DELLA STORIA

DEL

PORTO DI GENOVA

DELLA STORIA

DEL

PORTO DI GENOVA

DALLE ORIGINI ALL' ANNO 1892

SAGGIO

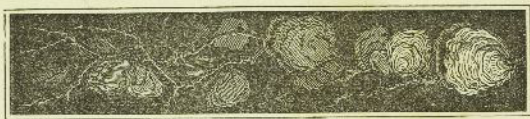
DI

N. MALNATE

Ispettore di P. S. del Porto.

GENOVA

TIPOGRAFIA DEL R. ISTITUTO SORDO-MUTI

1892

Ai Lettori,

Merita questo libro l'onore del titolo che ha? Certo che no: manchevole è la copia, per difetto dell'Autore, dei grandi avvenimenti. E il titolo di *Storia del Porto di Genova* ei scrisse a sola aspirazione che qualche ingegno di questa città, la quale sa darli sommi nelle utili cose, al poderoso lavoro si accinga.

Ora van disperse in gravi volumi di Storia, in pubblicazioni scientifiche ed ufficiali statistiche, le passate e le presenti notizie del

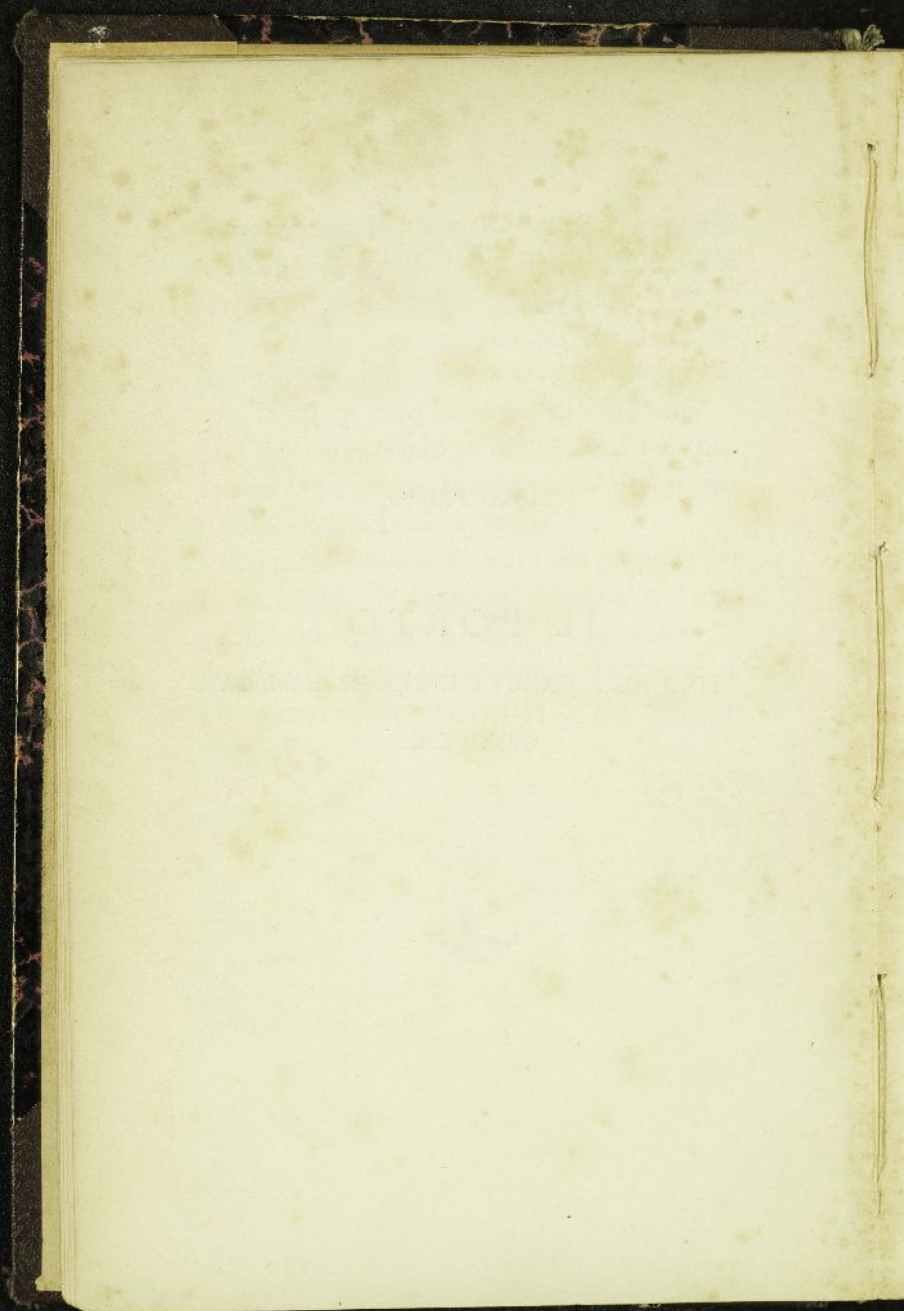
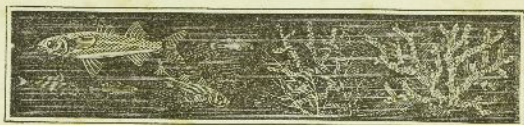
primo Porto d' Italia. E il genovese popolo industre, nel febbrile lavoro onde affatica, agio non ha d' ammaestrarsi coi dotti.

A Lui che trae sua vita nel Porto, in attesa del meglio, questo lavoro modesto. E non lo spregi anco l' italiano di altre città, a cui, nella lontananza, l' eco de' fasti della marineria e del genovese commercio dee suonar gradita. È gloria della Patria.

E, pieno l' animo di legittimo orgoglio per la grandezza di Genova, l' Autore si volge ancora alla gente di mare e de' traffici, e dice: « Vi scaldi la presente speranza, e, di gloria pari al tempo che fu, l' avvenire auspicate! »

LIBRO PRIMO

IL PORTO

FINO ALLA CADUTA DELLA REPUBBLICA GENOVESE.

I.

GENOVA

Antiche mura. — Monumenti del passato. — Genova Superba. — Nuove opere. — I naturali confini della città.

GLI antichi Genovesi, canta il Poeta malinconico d'Italia ([1]), avevano lor vita *con gli astri ed il mare:* la nave era arca, casa, palazzo e tempio.

Diversamente non era, però che il più vetusto recinto di Genova mal comprendeva 250 mila metri quadrati di territorio. Erano quattro porte: da mare

([1]) Ma tua vita era allor con gli astri e il mare,
Ligure ardita prole . . .

LEOPARDI, *C. III.* Ad Angelo Mai.

San Torpete (ove è ancor oggi la Chiesa) [1] e *San Giorgio*, presso Canneto: da terra *Sant'Andrea*, che esiste tuttora (sebbene più moderna) [2] e la porta del *Soccorso*, presso San Lorenzo.

Entro il recinto, sul colle di Sarzano, ergeva, maestoso di tre torri, il Castello di Giano, baluardo della città, e scendeva al mare.

Nel secolo X le mura si dilatano: alla marina è aperta nuova porta, *San Pietro* di *Banchi:* e altre due, di *San Matteo* e di *Sant'Egidio* [3], limitano la città dai sobborghi. Ma anco nelle vie cittadine è povertà di case, molte sono di legno.

Il Porto interno era il *Mandraccio*, di poco più esteso: e serviva di rada il seno delle Grazie.

Allo appressarsi del Barbarossa è timor grave della popolazione che vivea fuori le mura, e nuovo recinto di subito si eleva, il quale comprende oltre il doppio del vecchio territorio. Cinque nuove porte ivi si aprono, la più occidentale quella nel sito detto delle vacche, poi porta di *Vacca* che ancor oggi s' ammira [4].

(1) Il Belgrano nega che sia mai esistita la porta di *S. Torpete*

(2) È questa la porta *Soprana* dottamente illustrata dal Belgrano e da poco all' antico restaurata.

(3) Fu creduto che l' antica chiesa di *Sant'Egidio* fosse quella di *San Domenico*, ove ora è la piazza Deferari. Ma dimostrò il Belgrano trattarsi invece di due chiese.

(4) Il Donaver, in una sua recente Storia di Genova, dice « Porta dei *Vacca* perchè *ivi avevano proprietà* ». E sia, poichè è certo che una famiglia Vaccà o Vacca esisteva in antico, due Vaccà

Non così, forte sul mare, Genova teme della sua spiaggia che lascia indifesa. Dà anzi assetto, in quella età, agli scali e ponti; e dal Mandraccio a San Teodoro molti di nuovi ne costruisce ([1]).

E sullo scorcio del XIII secolo e sui primi del XIV Genova comincia abbellirsi di pubblici palazzi civili, a dar inizio a quelli privati, de' secoli di poi, onde anderà fastosa. Ed è da quel primo risveglio della vita cittadina, separatasi dalla sacerdotale, che sorge il palazzo di *San Giorgio*, quello del *Comune* presso la *Torre della gran campana* (ove è ora il Ducale): le carceri della Malapaga, il palazzetto Criminale e i Portici di Banchi che inspireranno l'Alessi a dar vita alla Loggia ([2]). E si apron piazze: si dà assetto a' mercati, ove eran fiere, di San Giorgio, S. Pietro e Soziglia: di abbondanti fontane è la città provveduta, non che il Porto su tutti gli scali; che già v'è pubblico acquedotto, resosi di poi famoso ([3]).

figurando alla pace Pisana (altro fu poi Doge), e perchè trovò il Belgrano che avea quella famiglia case presso *Santa Fede*. Ma sia anco lecito notare come il Giustiniani (Annali — Libro 5.° pag. 279. Ediz. del 1835), chiama questa Porta *delle vacche* e non Vacca. Ed è fatto curioso, che spiegheranno gli storici, quasi tutti i Comuni italiani avevano una porta detta delle vacche o vacca!

([1]) Decreto del 1163. In ecclesia Sancti Laurentii ecc.

([2]) In que' tempi gli *Emboli* o Banchi de' mercanti (oggidì *scagni*) non solo eran ivi; ma anco a Sottoripa, da cui la Dogana ritraeva rilevante tassa.

([3]) Strana cosa è che in Genova un *bagno pubblico* non sia venuto sino a noi mentre ne esistevano in antico (Belgrano —

Dal 1327 al 46 si compie il quarto recinto di Mura. Comprende le borgate ad oriente del Porto, quelle a monte verso il Bisagno da San Vincenzo, e la popolosa ed animosa di Pre. La porta di San Tomaso è baluardo dell' estrema città presso la marina.

Nel Porto è di già la Darsena maggiore: ingrandite le calate; e regolata la navigazione notturna con fanali sulla torre di Capo Faro e su quella de' Greci al Molo vecchio.

I secoli XV e XVI danno a Genova quei palagi, che, invidiati da Re, le meritan titolo di *Superba*. Il Giustiniani, prima del 1545, scriveva: « sono edifi-
» cati molto riccamente e sono dotati di grandissime
» comodità per il vivere umano; di bagno, di forno,
» di cantine, di orti pensili (terrazzi), di sale, di ri-
» sale, di camere, di ricamere, di mezzani e rimez-
» zani. Gineceo (per le donne) e Androniti (per gli
» uomini). E nello interno suppellettili e masserizie sì
» ricche e preziose che i principi di eguali non ave-
» vano: e logge famose per geniali convegni ».

Apronsi strade vaste per quanto la povertà topografica il comporta: e il genio di Galeazzo Alessi lascia traccia imperitura da via Nuova a Banchi e al Molo-vecchio nel Porto. E vie più cogli anni aumentan di numero e di sfarzo i marmorei palazzi, quasi reggie.

Vita privata dei Genovesi) e mentre nelle convenzioni e trattati con tutti i popoli, anco barbari, esigevano i genovesi per principal cosa un *pubblico bagno.*

Nella prima metà del secolo XVII (1626-40), e di poi, la bramosia di ingrandire la città è pari al bisogno di forte difesa. Si apre via Baldi e mura maestose si stendono dalla Lanterna al Bisagno e per esse il pubblico erario fa sacrifizio, in men di tre anni, di 14 milioni di lire genovesi. I forti, le porte, la Darsena sono animosamente presidiati, inespugnabili resi; opere militari di sì gran conto che il Botta celebrerà nelle sue storie. Dalla Darsena si distendono le *muragliette* (in parte esistenti tuttodì), che ricingono il Porto a levante. E, a ponente, dalle falde della Lanterna protendesi in mare, grandiosissimo lavoro, il Molo nuovo.

In tale stato cadde la repubblica genovese. Il Governo Sabaudo continua le fortificazioni e l'apertura di strade cittadine, e il governo italiano prosegue animoso. Nel 1873 Genova non conosce più confine di mura; va sino al torrente di Sturla; e nello interno sono vie che, fra le tante difficoltà di natura, gareggiano colle più vaste e più belle delle italiane metropoli.

Agguerriti vennero i forti da formidabili batterie: alla Cava sono i cannoni da 100: dominato è dovunque dalle artiglierie il mare. Inimica flotta che, folle, tentasse farsi assalitrice sarebbe, col muoversi d'un sol congegno, spazzata via.

Ora ogni dì più va popolandosi di palazzi grandiosi la vallata del Bisagno, e di ricchi villini tutta la collina ridente che Genova circonda. E in molti l'arte sa dell'antico.

Due grandi opere avran presto fine, la strada e passeggiata del mare, che tanto delizierà, e quella di circonvallazione del monte, che al piano unirà d'ogni maggior comodo le montuose regioni.

E case operaie, e pubblici mercati, scolastici e utili stabilimenti d'arte fine moderna, e fors' anco pubblico bagno, sorgeranno fra breve ([1]).

Possa la non doma Regina del Mediterraneo, come nel passato, crescer sempre. Il suo circuito, di 36 mila palmi al principio del secolo XVI, conta ora 10 milioni di m. q.: 33 milioni e mezzo se le frazioni comprese. Il suo popolo industre non ebbe aumento grande, perchè, audace, tenta ognora i mari ed i più lontani paesi. Ma le 90 mila anime che la forte Città avea nel XVII secolo, a 100 mila salirono alla caduta della Repubblica; ed ora sono per 200 mila registrate. E surge e ramifica vie più l'ardita prole.

Il secolo XX, a' cui vagiti assistiamo fidenti, darà a Genova i suoi naturali confini, dalla Foce del Bisagno a quella del Polcevera.

([1]) A Te egregio amico Ing. Clodoveo Cordoni, e a' tuoi valenti Colleghi, cui fortuna serbò l'evento di tante opere civili, l'augurio auspicato che il nome vostro di fama onorato rimanga in questi monumenti della presente grandezza di Genova.

II.

CENNI STORICI

Origine di Genova. — Detta da Carlomagno Regina del mare. — Chiama i Podestà forestieri. — Elegge i Capitani del Popolo. — Meloria. — Sua potenza coloniale. — Discordie. — Elegge i Dogi. — Prime signorie straniere. — Vittorie, nuovi acquisti e ultimi splendori. — Decadenza. — Casa di San Giorgio. — La mezzaluna vince in Levante. — Genova perde le sue colonie. — Si ribella alla prepotenza francese. — Andrea Doria e la nuova costituzione. — Spagnolismo invadente. — Si fortifica. — Istituisce il Porto-Franco. — È bombardata. — Vanità de' governanti Genovesi. — Gloriosa guerra coll'Austria. — Cede la Corsica alla Francia. — Cessa la sua indipendenza. — Rimane il suo Porto ricchezza d' Italia.

Sull'origine de' *Genuenses* o *Genuati* molto si disputò: certo è che e' tressero il nome, se non la favolosa origine, da Giano, figlio o nipote di Noè. E Giano in ebraico è quanto dir *mare*. Ond'è che si volle le antiche monete genovesi portassero da una parte il bifronte Dio, dall' altra la poppa e la prora d' una nave, come gli *assi* di Roma. [1]

Niuna delle moderne marinerie d' Europa ha storia più antica della genovese.

Per quanto Plinio vanti i generosi vini del genovesato, e' fu sempre ribelle all' aratro. Però ben si disse

[1] Si nega ora che sien mai state tali monete genovesi: ma fu secolar tradizione per provare l' origine della Città di Giano.

essere Genova stata la balia de' popoli marittimi, prima in Italia avanti i Pelasgi e i Tirreni (i romani vennero secoli dopo) a disprezzare i pericoli del mare e a vincere le difficoltà della primitiva navigazione.

Coi genovesi l'Italia ebbe i suoi argonauti, che mossero alla conquista del *vello d'oro*, il commercio. Però che le sue malcostrutte zattere solcarono nell'antichità i mari orientali, onde tanta ricchezza ne venne di poi. E narra Diodoro Siculo che il grande Temistocle (535 anni av. Cristo) non sarebbesi salvato dalla reggia de' Molossi se due mercanti genovesi, colla lor nave, in Persia non l'avessero trasportato.

Mal potè Genova nel 549 av. Cristo tener fronte a Magone, comandante Cartaginese, il quale con 30 rostrate navi e più legni venne e distrusse le sue ristrette mura ([1]). Ma poco dopo risurse; e, non sia pur vero, ma è fama che Carlo Magno riconosciuta Genova avesse nata per il demonio de' mari, battezzandola del mare regina.

Dopo il mille è ricostrutta più forte, chè prima abbondava di case di legno, e strenuamente provvide alla difesa delle sue mura e del littorale. E sempre respinse le innumerevoli incursioni de' saracini e più tardi de' catalani.

Quando sorse nella rimanente Italia l'aurea età de'

([1]) Nel Museo di Storia Patria di Torino si conserva un avanzo di rostro, tolto dall'Arsenale Marittimo di Genova nel 1870, che si vorrebbe far credere reliquia d'una delle navi di Magone.

Comuni, i Genovesi già da tempo si reggevano coi loro Consoli a popolare magistratura. Verso la metà del XII secolo le colonie genovesi erano nel massimo splendore: di già la bianca bandiera dalla croce rossa era potenza sui mari, e il Comune aveva lo stendardo di San Giorgio che doveva più tardi onorare gli stessi Re d' Inghilterra.

Le discordie intestine, mal comune d' Italia, perturbarono gli ordinamenti: e Genova pure fu retta da Podestà forestieri. Ebber però corta vita (1190-1256), chè il popolo grida nel 1257 Guglielmo Boccanegra suo Capitano: e sotto i Capitani del popolo nel XIII secolo Genova acquistò la maggior sua gloria.

I trionfatori alle secche della Meloria (1284) ebbero forse vanto e fama al valore inferiori: non già potenza, che, dopo i romani, e' si levarono i più superbi in Italia.

Ma fra tanti miserandi casi della patria comune e di lotte fraterne, Genova era bel esempio alle deboli nazioni straniere del valore italiano. E il suo Griffone tenea sotto gli artigli, colla misera volpe pisana, l'Aquila imperiale.

In Levante il suo nome era più che temuto ricercato da Imperatori e Re, tributari tutti della Regina del Mediterraneo.

Restituita Costantinopoli dall' armata Genovese ai Paleologhi: cacciatine i veneziani e preso l'alto dominio del commercio in quei mari, Smirne, Tenedo, Pera, Canea eran pressochè in possesso di Genova. Signo-

reggiava Caffa e altri luoghi nella Tauride. In Italia la sua armata avea domato Sardegna e Sicilia: oltre il Regno di Corsica, Genova stendeva sua potenza sulle riviere, e sino a Pisa e sin verso Marsiglia ([1]).

Le prede e i bottini avean resi gli ammiragli ricchi come re: un Gherardo Spinola nel 1273 comperava Lucca per 74 mila fiorini d' oro.

I costumi sono ancora semplici, integri. L' ordine de' nobili, fonte di tanti guai in appresso, si eleva; ma finora è nobile colui che per sapere e virtù copra pubbliche cariche.

Il secolo XIV nasce e muore ancor gloriosissimo per Genova. Ma per tutto il secolo, e di poi, la lebbra italiana delle fazioni serpeggia in città e infuria. Invano nel 1339 si tenta dar assetto al malgoverno, proclamando, primo Doge, Simon Boccanegra.

Il Griffo vuol posare suoi artigli sul Leon di San Marco, onde atroce e continuo battagliare sui mari in Italia e fuori, E Venezia chiama Catalani e Greci a' danni di Genova; e Genova accoglie nelle sue stesse mura il Duca di Milano (1352-56) e assaggia signoria straniera, nè sa sradicarla di poi dal suo suolo che è di libertà.

La bianca croce di Savoia nel 1381 si intromette nelle dilaniate repubbliche marittime. La pace è scritta,

([1]) Raimondo Marchese di Provenza avea fin dal 1174 ceduto al dominio de' Genovesi Marsiglia e la marina da Arles fino alla Torbia.

ma non è nei cuori, onde l'odio sorvive anco alla tomba della patria.

L'illiade de' guai cittadini è ancor soffocata da splendide vittorie sui mari; ma più del tesoro pubblico impingua il privato nella division delle prede e de' bottini lautissimi.

In Italia e in Europa Genova ha primato di potenza marittima.

Un Leone veneto è portato a Genova e messo pomposamente sulle mura della chiesa di San Marco al Molo vecchio. Abbattuti i re di Catalogna e di Napoli: Inghilterra tenuta in soggezione: Tripoli saccheggiata: il re di Tunisi fatto tributario di fortissime somme: data in signoria per 30 mila fiorini ad un Manfredo l'isola di Zerbi. Espugnata Cipro e tradotti captivi i regi nella Torre di Capo Faro, ove nasce Giano, figlio loro, per magnanimità liberato dopo nove anni; ma fatto quel Regno a Genova tributario.

In Levante sono ancor più strepitose imprese. I Genovesi di Pera scaccian l'ossidione, forte di 280 vascelli, messa a Costantinopoli dai turchi, e li rompono. A Caffa fugano l'imperator della Tana, che vi lascia 5 mila tartari uccisi (1331-44).

Il nuovo secolo XV sorge in Genova fra il fastigio de' beni e la decadenza de' costumi.

Il Doge, appellato sempre Signore, è chiamato Messer lo Duce.

Ma la maestà del titolo non vieta che Tomaso Campofregoso, per altre intraprese benemerito, scemi dignità

alla patria vendendo Livorno, per 120 mila scudi d'oro, a' Fiorentini; sè bruttando di tirannia facendo crocifiggere in piazza Banchi l'anziano Luca Pinello che tal vendita avea aspramente combattuta.

L'armata Genovese poco avea perduto dell'antico ardire. È ancora ausiliaria di Francia contro Inghilterra: da sola batte gloriosamente gli aragonesi e fa prigione il loro re e il re di Navarra.

Ma la civil sapienza di Genova, che avea creato la Casa di San Giorgio, esempio al mondo di primo istituto di commercio e di banco, acciecasi sì, nel furoreggiar delle fazioni, che accoglie novamente la Signoria del Duca di Milano.

Intanto i Turchi si avanzano: Genova, perduta l'antica virtù, male provvede: e Costantinopoli e Pera cadono sotto il dominio della mezzaluna. De' Genovesi è scempio, e i rimasti allo scempio, scacciati, bandeggiati (1453). E dopo vent'anni e' perdono anco Caffa e tutte le colonie levantine. Onde è cessato, e per sempre, lo splendore di Genova.

Affievolito il valor guerriero ne' Genovesi è ancora sapienza civile. Un padre e figlio Zerbi inventano le aguglie de' timoni di navi e galee: un Antonio Noli scopre le isole di Capoverde. E Cristoforo Colombo educa l'animo indomito alla maggior gloria della patria, a sè serbando il maggior sacrificio e patimenti peggiori.

Genova, preclusasi la via delle lontane conquiste, vòlse lo studio a' vantaggi del grande e del piccolo commercio, lottando d'astuzie. Onde sullo scorcio del

secolo (1496) vediam la repubblica vincere e conservarsi il monopolio del sale e spedir ovunque ambascerie e lusingar potentati.

Ma Francia dà segno de' suoi gradimenti facendo costruire, sotto la Lanterna, la Briglia per tener colle redini la libertà genovese.

Così sorgeva il secolo XVI. Genova, già dilaniata dalle fazioni Adorna e Fregosa, continua più che mai nelle pazze discordie. Di Governo non ha che l'oppressione francese. Sconvolti gli ordini civili, deformato il costume, e guerricciole ingloriose, e fame e peste e incendii e il sacco alla città.

A tanto obbrobrio si ridestan gli animi: si assedia la Briglia: un Emanuele Cavallo fa opera disperata con giovanetti precursori del Balilla, e dopo due anni di tenace costanza, la Briglia è spianata.

Ma tanta è la nequizia e il corrotto costume e il furor nuovo contro Genova, di francesi, spagnuoli, tedeschi ed anco italiani (questi non meno, se non più, di quelli feroci) che forse segnerebbe il dì estremo se non venisse il suo grande Ammiraglio Andrea Doria a dominar le fazioni, dandole nuovo Stato.

La costituzione del 1528, riformata a mano a mano per esigenze di fazioni, non fece che ratificare la decadenza degli antichi gloriosi ordinamenti; ma potè far rivivere la repubblica e mantenerla ancora per quasi tre secoli.

L'armata Genovese fa ultimi atti di valore a Tunisi nel 1535. Ma si fa così debole che lascia pochi anni

dopo i francesi a padroneggiar la Corsica, e i turchi a far strage di Scio. Ove soltanto inermi giovinetti, lasciandosi martoriare a morte, presenti le madri, piuttosto di abiurare, mostrano quanta forza può albergare in petto di genovesi incorrotti.

La gloriosa bandiera di San Giorgio scompare dal mondo: si vende a Spagna nel 1582 e per opera degli stessi Doria.

E Genova, già fiera e superba, è per il costume divenuta provincia spagnuola. Alle antiche civili radunanze, oneste e cortesi, son ora sostituite *veglie* e ritrovi nelle *loggie* e *mattinate* invereconde, che fecero arrossire nel 1582, qui soggiornando, Francesco Bosio, Vescovo di Novara, come e' lasciò scritto.

Il Doge anzichè la grandezza della patria vuol per sè togata veste ed ornamenti, che ottiene nel 1533. E mendica titoli ai potenti stranieri e nel 1579 si fa chiamar Serenissimo.

I nobili, la cui prisca autorità veniva non dagli averi ma dal casato antico e dagli uffici coperti, ora non conoscon limiti a superbia. E' si dividono per ricchezza di censo e potenza di case e d'aderenze in nobili vecchi e nuovi. Seguitene aspre contese la distinzione è abolita per legge; ma perdura nel fatto fra nobiltà del Portico di San Luca e di San Pietro. E' rifuggon d'esercitare arti e commerci.

Non pertanto rinfrancatasi Genova nel nuovo ordine di cose, come che rendesse il Governo più stabile, tenta risorgere. Istituisce il Porto Franco e di subito

i commerci fioriscono a insperata ricchezza. E si fortifica strenuamente: presidia le Porte e aumenta la debole armata.

Tanto insolito risveglio più che ingelosire inferocisce il Sire di Francia. Un Damcourt e poi un Sant'Olon calunniano oscenamente Genova, e la dicono destinata, con Marsiglia, alla grandezza marittima del Fiordigiglio.

E quel Monarca vi manda i suoi cannoni sopra cui è scritto: *ratio ultima regum*, e Sampierdarena inerme li assaggia dapprima: e Genova da poi è per più e più giorni con barbara ferocia bombardata (1684).

Rotta n'esce la Repubblica, ma non come Francia sperava, chè la patita ingiustizia le conciglia l'appoggio delle altre nazioni; e, quel che è più, per l'eroica difesa, n'ebbe salva la libertà.

Ma Genova è quasi allo stremo. Già nel 1656 la peste che la desolò (eccetto il Porto) le avea ridotti gli abitanti da 90 a 10 mila: e altre e più gravi miserie le minaccian i tempi rei. E fra tante sciagure i suoi Governanti (i Senatori si fanno chiamar Eccellenze, Illustrissimi i magistrati minori) affaticano per tutto il secolo la diplomazia d'Europa per onori. Il Doge crede aver vinta impresa di gloria ricevendo nel 1702 titolo d'Altezza da Filippo V di Spagna.

Fra tanta vanità nasce l'ultimo secolo della genovese repubblica.

Debole per terra soffre che l'impero assegni il Finale al re di Sardegna, per mantenersi il qual possesso essa avea sborsati all'Imperatore un milione e

200 mila scudi. E chiedendo indenizzo le venian beffe. Fiacca per mare soffre che le sue navi alla nuova impresa ingloriosa contro il Turco, promossa dal Papa, vadan comandate da' Cavalieri di Malta.

Intacca continuamente per denaro il Banco di San Giorgio, ed e' si rifà crescendo balzelli, e, angariato, inaridisce il commercio.

Scoppian più sanguinosi i conflitti de' ribelli Corsi: e la repubblica impotente, ricorre agli stranieri, e questi, mai sazii, le smungono l'erario.

Il solo Principe di Wittembergh per regalia ebbe da Genova una spada con impugnatura d'oro e una mazza con brillanti per oltre 200 mila scudi.

La repubblica di Genova per satisfare le ingorde voglie dello straniero requisisce i fondi pubblici di San Giorgio, le private ricchezze e vende titoli di nobiltà.

Ma lo straniero più ha e più vuole.

Allora si ridesta tutta la fierezza ligure. Il popolo è in armi: e per il popolo segnatamente la repubblica dà prova al mondo di quell'antico valore che si credeva spento. Così nel 1746 Genova, da sola, per popolare virtù, respinge e scaccia dalle sue mura gli austriaci. E poi, con scarsissimi aiuti, fuga dai suoi confini terrestri gli austro-sardi e dal mare le potentissime flotte Britanniche.

Verso la metà del secolo si trova ancor vittoriosa e libera.

E fu l'ultima immortale gloria delle sue armi.

Dieci anni dopo la sua armata è di 4 galee, impotente, nonchè a mantenersi la Corsica, a sottomettere la pur ribelle Capraia.

Dopo dieci secoli di dominio Genova nel 1767 cede alla Francia la Corsica; e, misero compenso, la Capraia è domata dall'armi francesi.

Genova a tanto è discesa che nel 1776, fatto censo degli armati, si trova che 2418 soldati sono a difesa dell'intera repubblica.

E scende ancor più. Essa così ritrosa del dominio del suo mare che ancor 13 anni prima, chiesto, rifiutò il saluto al reale stendardo di Francia; nel 1789 nelle acque medesime del Porto, e sotto il tiro delle sue artiglierie, permette che due navi inglesi con perfidia assaliscano la fregata francese *Modesta*, vilmente scannando l'intero equipaggio.

Fu la più triste offesa al diritto delle genti che disonorò Inghilterra, Genova e il secolo.

Tenta la repubblica di espiar sua colpa con 4 milioni di franchi alla Francia: ma è agonia non più vita la sua.

Invano proclama indipendenza e neutralità in pro' del commercio europeo; valorosi cittadini invano con fine arte diplomatica tentano frapporla tra l'Inghilterra e la Francia. La astuta Britannia fa sì che nel 1814 il suo Bentinck le assegni una larva di libero governo, per ingraziarsela, e intanto è ceduta, ne' Congressi, al Sabaudo.

E fu, per i fatti di poi, sua ventura, e bene per l'Italia rigenerata.

Non cadde però, colla inferma repubblica, il buon nome della genovese marineria. Rifulse ancora d'un raggio negli avvenimenti di Tripoli del 1825. Ne' torbidi del 1848 preferì cedere l'Arsenale di Mare ai faziosi demaghoghi, ma italiani, che aver l'ausilio, offerto dalle navi inglesi da guerra che nell'Arsenale medesimo stazionavano.

E rimase il suo Porto, ricchezza prima della navigazione e del commercio della Patria unita e forte.

III.

FASTI DELLA MARINERIA GENOVESE

L' antica conquista di Corsica. — Ammiragli Genovesi. — Concorso principale de' Genovesi alle Crociate. — Imprese nel Levante. — Potenza della Flotta Genovese. — Continue battaglie sul mare. — Virtù private dei Capitani. — Megollo Lercari. — Salagro Dinegro. — Simon Vignoso. — Lorenzo Foglietta. — Biagio Assereto. — Difesa di Costantinopoli. — Ippolito Centurione. — Emanuele Cavallo. — Andrea Doria. — Ultimi Genovesi grandi sul mare. — Borro. — Sivori. — Mameli. — G. Garibaldi. — Nino Bixio.

Prima del mille la marineria di Genova era già potente. Nell' 806 scaccia i Saraceni d' Italia: presso la Corsica li assale e rompe, fa preda di 13 navi, e di quell'isola si rende padrona; che dovea a Genova, ne' secoli, costar lacrime e sangue.

Nel XII secolo la genovese marineria è sì bene organizzata che in sei secoli di progresso le più grandi marinerie del mondo non poterono superare quell'antico splendore.

Era ammiraglio, per antico Decreto del Comune chi avea il comando di 10 galee non meno: e questi ammiragli, dallo scorcio del XI secolo e durante il successivo, compion le imprese navali più grandi che le storie registrano in quei tempi.

Se di Genova non è il vanto d'aver promosse le Crociate, essa ne fu però la principale ausiliatrice, e, senza i genovesi, nulla o poco si sarebbe ottenuto di beneficii.

Nell'acquisto di Antiochia sono 40 galee genovesi (1097). Nel 1099 Guglielmo Embriaco sbarca in Soria. Nella presa di Cesarea sono 28 galee e 6 navi e 8,000 combattenti genovesi (1100). Nella espugnazione di Accaron, Gibello e Tortosa e ne' soccorsi a Re Baldovino (1102-5) sonvi 40 galee di Genova, e poi 100 nelle imprese dal 1107 al 1110.

Nell'assalto di Minorca, 1146, sono 22 galee e 4 navi: 63 galee e 163 navi contro Almeria e Tolosa negli anni 1147-48: e poi 80 navi nell'impresa di Terrasanta del 1190.

E nel XIII secolo la gloria dell'Armata di Genova aumenta. Nel 1259 cinquanta galee e 4 galeoni genovesi mettono in possesso dell'Impero di Costantinopoli i Paleologi contro gli sforzi de' francesi e dei veneziani; onde il possesso di Smirne, Tenedo e Pera (1261) e la supremazia, tanto agoniata, nella medesima Costantinopoli (1262). Ove l'armata di Genova, a suon di tube, distrugge il famoso castel de' veneti e colla nave di Antonio Doria ne porta i fregi a Genova e n'orna il palazzo del Capitan del Popolo.

Un Simon Grillo nel 1264, al comando di 20 galee e 4 navi, nel golfo di Venezia avvista quella Flotta, e n'ha scherno di galline gittate in mare. È cozzo furioso fra le due flotte e una sol galea veneta si salva.

Nello stesso anno Oberto Doria con 26 galee espugna Canea.

Ventidue anni dopo alla fatal Meloria 80 navi genovesi annientano la potenza di Pisa, il cui Porto stesso è distrutto da Corrado Doria nel 1290.

Genova è così forte sul mare che in meno di sette anni — 1288-94 — arma 627 galee in lungo corso: altre 70 per i traffici del Mediterraneo.

Dal 15 luglio al 15 agosto 1295 arma 200 galee e navi, 105 di nuovo varo. Conta l' armata 45 mila combattenti: ognigalea è equipaggiata da 220 a 230 uomini.

Le sole navi de' Genovesi di Pera nel 1331 fugano 280 vascelli turchi. I Genovesi di Caffa uccidono in battaglia 5000 tartari: ovunque combatta l' armata Genovese, in Italia o nei mari lontani, è vincitrice.

Un Lamba Doria con 78 galee nello stesso golfo di Venezia dà battaglia a 97 galee venete: 12 sole scampano: 85 son distrutte: 8 condotte a Genova con 7400 prigionieri. Il veneto ammiraglio, Andrea Dandolo, dà del capo disperato nell' asta della capitana, e s' uccide.

Tripoli è a sacco: i reali di Cipro captivi: il re di Tunisi due volte sottomesso (1355-89): ma l' ambizione degli ammiragli genovesi è pari alla gloria; e' voglion, come Pisa, Venezia caduta.

E veneziani, catalani e greci, collegati, strenuamente pugnano: e Pagano Doria (1352) rompe lor navi; delle venete ne preda 30; 18 catalane, e dà morte a 4 mila nemici.

E la lotta continua con selvaggio furore: nel 1354 son fatti captivi 5400 veneti. A Chioggia nel 1379 l'armata Genovese è sconfitta; ma si rialza ancora e trionfa un Leone veneto, lo porta a Genova, a trofeo sulla chiesa del suo San Marco (1380).

È questo il secolo in cui dai Genovesi si versò più sangue, e, quel che più, fraterno. Pure i costumi de' Capitani, se fieri, andavan ornati da semplici e nobili virtù.

E fiero fu un Megollo Lercari, il quale ricevuto uno schiaffo nella reggia dell' Imperatore di Trebisonda da un cortigiano, viene a Genova, arma 2 galee e passa a tribolar que' di Trebisonda, e fa tagliar nasi e orecchie a quanti più può aver nelle mani, e messi a sale in un barile spediscelo all' Imperatore.

Questi invia 4 galee, ma son fatte preda del Lercari, che fa dire allo Imperatore non ristarrà dal tagliar nasi a' sudditi di lui fino a che non abbia alle mani lo schiaffeggiator cortigiano. È costui consegnato, e innanzi al Lercari trema e s' inchina al suolo. Dàgli un calcio nel viso il Lercari dicendo « i Genovesi non incrudelire con donne », e rimandalo allo Imperatore, a cui restituisce le predate galee (1830).

E d' egualmente nobili e più miti sensi i Capitani Genovesi dan prova. « Salagro Di Negro impadronitosi di 4 navi che portavano in Sardegna il fiore dei cavalieri e delle gentildonne aragonesi, neppur vuole vederle; ma dividendo ogni sua cura fra queste e i feriti, provvede che loro si usino i doveri più rispettosi. Non

pertanto uno dei prigionieri, vinto da incontentabile gelosia, dà di piglio a un ferro e l'immerge nel seno della troppo amata sposa. Tradotto dinanzi al Capitano, e confessatogli come la vita gli fosse stata men cara dell' onore di lei, così acremente Salagro il riprende: Ho usato pietà verso gli armati, ho trattato i feriti come fratelli, ma tu che sospettar potesti l' onestà genovese, morrai!

Nel 1375 fervendo la guerra contro Cipro, la squadra genovese comandata da Damiano Cattaneo, posti a sacco i borghi di Nicosia e di Pafo, si impadronisce di 70 persone, e fra queste di non poche donne e fanciulle al cui pudore i soldati vorrebbero recar ingiuria. Ma il Capitano lo vieta altamente, ed allegando non essere legittimo soldo dei valorosi il disonorare altrui, fa tosto rimettere in libertà quelle infelici ». (Belgrano — Vita privata dei Genovesi). Simon Vignoso (1347) è sì rigido osservator di disciplina e di giustizia (e' fu primo a introdurre nell'Armata uniforme di vestire) che trionfatore a Scio fa flagellare il proprio figlio reo d'un mal tolto grappolo d'uva, con cartello a berlina: « così punisce il comandante Genovese chi » ruba a unpopolo amico. »

L' infuriare settario già dilania e fa grama la repubblica; ma l' armata è ancor forte.

Sommette ancor una volta il re di Cipro nel 1403 e l' obbliga al pagamento di 70 mila ducati. — Ausilia Francia con valore antico contro i già potenti Inglesi.

Un Lorenzo Foglietta, capitan di nave con 62 uomini,

è assalito da 7 vascelli inglesi al comando del Duca di Vervich, cugino del Re, forte di 1500 uomini. Il Foglietta eroicamente difendesi; ma saltano gli inglesi, il regio stendardo spiegato, sulla nave genovese per mezzo d'un ponte. Ratto un marinaio del Foglietta (sebben fluttasse sangue dalla gola per largo taglio) d'un colpo di scure il ponte fa rovinare: onde gli Inglesi precipitando in mare affogano e parte, col regio stendardo, sono tutti a bordo fatti prigioni del Foglietta. Confuse, più che sgomente, le navi inglesi raccolgon le vele, e la genovese, con scorno di quelle, e gloria sua, riesce a fuggire (1416). In pochi anni l'armata aragonese è tre volte sconfitta (1420-35).

Un Biagio Assereto con soli 2400 uomini, 13 navi e 3 galee abbatte 22 navi e 11 galee de' nemici, uccidendone 600: e due Re fa captivi, di Castiglia e di Navarra. De' suoi l'Assereto non conta che 90 morti.

La veneta flotta viene da' genovesi in più scontri fiaccata: perde 28 navi e 8 mila uomini lascia prigionieri. Respinta da Scio, non uno de' veneti combattenti è che e' non sia ferito.

Ma il sangue de' fratelli dà finalmente il mal frutto alla invincibile bandiera di San Giorgio; è decadenza e poi, senza gloria, morte.

Alla difesa di Costantinopoli (1453) Maurizio Giustiniani con tre sole navi fuga 12 mila nemici, e tien testa al vincitor Maometto forte di 30 mila uomini e 200 navi. E Giovanni Giustiniani con 7 mila soldati tiene a bada l'oste turchesca per oltre tre mesi, e

non si arrende ma, col Paleologo Imperatore de' Greci, perde collo stato la vita.

E passan quasi due secoli prima che il nome genovese risplenda ancora sui mari mercè un Ambrogio Spinola, in Fiandra, col possesso di Breda (1625) e un Ippolito Centurione in Levante. Il qual Centurione con una sol nave e un petacchio armati di 450 uomini (e in 10 mesi di corso nove soltanto ne perde), dopo avere in quei mari data caccia fierissima a' barbareschi, combattè per 7 ore con 40 galee e 4 galeazze nemiche. Dove e' passa fracassa e affonda, e tròncagli da colpo di cannone una mano, continua a combattere contro 17 e poi contro 4 navi; e ritorna a Genova carico di prede (per 200 mila scudi) e di gloria (1657).

E fu questa l'ultima impresa degna dell'antica marineria di Genova.

Non già però che di tratto in tratto non sorgesse qualche bella o grande figura di marinaio.

Un Emanuele Cavallo nel 1512 vede nave francese carica di viveri e munizioni accostarsi alla fortezza della Briglia per dar soccorsi a' nemici. E' monta una vecchia carcassa, che era in disarmo nel Porto, e in mezzo alla nemica armata, bersagliato da incessanti colpi di bombarde, taglia l'ormeggio e cattura la nemica nave e la conduce nel Porto in trionfo.

Il grande ammiraglio Andrea Doria nel 1548, sebbene già affievolito dagli anni e dalle congiure, a Filippo II, che isdegna l'alloggio di Carlo V, e lo pretende nel palazzo del Doge, altamente risponde:

« non esser usi i magistrati di Genova di abbandonare » il lor seggio per alloggiarvi Monarchi ».

Un Capitan Borro nel 1748, al comando d'una galeotta, per dar soccorso a' suoi passa in mezzo a' vascelli inglesi, che bloccavano il Porto; e' riceve 270 colpi di cannoni, ma trae a salvamento viveri e uomini.

Nel 1825 un Sivori l'oltracotanza del Bey di Tripoli fieramente punisce a gloria della bandiera patria, la Sarda. Nell'assalto notturno onde dai nostri incendiate vennero le tripolitane navi, altro Genovese, il Mameli, ad inoltrarsi sotto il bersaglio delle nemiche artiglierie, per impadronirsene, dal Sivori animato, risponde: « Signor Comandante se, da questo luogo « (la nave capitana) fra poco Ella non vedrà cessato « il fuoco de' nemici, dica pure: morto è Mameli. » E l'eroico tentativo riescitogli, l'impresa è vinta.

Che più? La marina genovese dà ai due mondi un Giuseppe Garibaldi, chè nel suo golfo educò l'animo grande ai più grandi fatti dell'età nostra.

E genovese fu pure il Secondo Condottiero dei Mille, Nino Bixio. Ultimo della schiera per nove secoli gloriosa, da Guglielmo Embriaco a Lui, de' grandi genovesi che furono in uno marinai, mercanti e soldati. Innamorato del suo mare da questo Porto parte mozzo su navi mercantili; riparte Generale di Garibaldi sul *Lombardo*, e, per l'ultima volta, lascia la patria Capitano e Armatore del *Maddaloni*. Vita ebbe modesta e morte poverissima, tanto può la menda de' vili essere i genovesi dall'oro animati!

IV.

ORGANIZZAZIONE DELL' ANTICO NAVIGLIO

I Genovesi non legittimarono mai la pirateria — Loro antiche armate — Navi del Comune e navi private — Metodi seguiti per gli armamenti — Reclutamento delle ciurme — I moderni corsari più barbari degli antichi — Disciplina de' marinai genovesi.

Qual fosse l'ordinamento dell'antico naviglio genovese, così potente nel mondo, la Storia con poca esattezza registra. E i moderni cultori di tal disciplina le ricerche trascurarono; di poco giovamento dacchè la marineria militare dissociò la mercantile da' suoi fasti.

E' si crede per alcuni che l'antica marineria genovese non conoscesse civiltà di leggi e di pirateria impinguasse. E per altri si crede che sempre sia stata separazione tra nave da commercio e da guerra, però che nelle antiche memorie si trovi la nave bellica e la oneraria, la privata e la pubblica.

Ma così non era. Tutti i documenti del secolo XII fan fede che il genovese Comune, nonchè abborrire pirateria, all'Europa civili costumanze portava ne' traffici

marittimi, e vera crociata bandiva contro il barbaro diritto di *naufragio*. Il qual barbaro diritto, sempre proscritto dalle leggi genovesi, era da alcune nazioni, ora maestre di civiltà, sì inteso in allora che non sole le robe de' naufragi si appropriavano, e facevano i naufraghi captivi; ma egual pretensione estendevano a' navigli che per fortuna di mare, o bisogni, rilasciavan di rifugio a quei lidi inospitali.

Sullo scorcio di quel secolo (XII) abbiamo, è vero, due nomi celebri di pirati genovesi, Cafforio e Grasso; ma e' erano dai magistrati di Genova perseguitati.

Gli è che eran tempi grossi: pirateria poco meno di eroismo reputavasi. E aberrazione simile, col brigantaggio, avemmo anco nel secol nostro civile. Ma peggio in allora, in cui avevano presso i popoli marittimi grande e bella fama i pirati. Ed a vincire queste barbarie, sfrondando a quei feroci il serto popolare, Genova fu sola e prima nazione.

Nel 1229 le ben armate, preste e rapaci cocche di un Durante e di un Ricupero di Portovenere sono il terrore delle spiagge di Romagna, Sicilia e Provenza. Cattura la Repubblica que' pirati ed entrambi danna nel capo. L' onda popolaresca muovesi concitata in lor favore e vuole l' esecuzione della ferale sentenza impedire. E, nel dì fissato al supplizio, è rumor di popolo per le vie e per le piazze; alla vista del carnefice la città è in armi. Ma ciò è niente agli animosi magistrati della giustizia (ed erano tempi quelli in cui volontà di popolo tutto poteva). Dispersi e rotti i ri-

belli, morte ignominiosa è data in pubblico ai due genovesi pirati. Solennemente così, in pro' del pacifico commercio, sin dal XIII secolo, la genovese repubblica provvedeva alla sicurezza e alla libertà de' mari.

Tanto era il rispetto degli antichi genovesi alla libertà del commercio che battute e prese in mare navi nemiche, e con esse altre di altra bandiera che soccorsi a' nemici avesser prestato, se la nazione loro si dichiarava amica o neutrale, i prigionieri e le robe di subito restituiva.

Così Luca Grimaldi nel 1267, guerreggiando la repubblica con Venezia, presa veneta nave e trovatovi entro merci caricate dal Conte di Tripoli, neutro, a lui le restituisce. E Giacomo Squarciafico catturata nel 1273 in porto pisano nave nemica, a richiesta di quei di Pisa, i quali invocarono l'amicizia loro, la predata nave ad essi subito consegna ([1]).

([1]) Esempio anco la stessa famosa guerra con Pisa che condusse alla *Meloria* e alla distruzione di Portopisano.

I Genovesi durante la guerra catturarono nave veneta carica di roba pisana, o come oggidì direbbesi, avente *contrabbando di guerra*.

Altra consimile nave di veneziani in giusto combattimento abbrucciarono. Era Capitan Generale, notisi, de' Pisani un Alberto Morosini, fatto dai genovesi prigione nella memoranda battaglia, parente del Doge di Venezia, e i Veneti a Pisa dato avean soccorso e contro Genova soffiavano.

Pure, a guerra ultimata, bastò che Venezia si dichiarasse neutrale perchè restituita le fosse la catturata nave, e inoltre Genova desse largo indennizzo per l'altra incendiata e libertà onorata concedesse al Morosini.

Nè il Comune di Genova, che tutto viveva de' traffici de' cittadini, socio nelle maggiori imprese, tenea di suo armate navi in gran numero per l'uso di guerra.

Contro Pisa nel 1120 furono 80 galee, 4 navi, 35 gatti, 28 golabii ed altri legni minori con 22 mila combattenti. Nel 1147-48 nell'impresa di Almeria le navi genovesi salirono a 226. In Terrasanta nel 1190 si spedirono 80 navi. Nella giornata famosa alla Meloria (1284) si trovavano in combattimento 88 galee genovesi, più 8 panfilii (o galeotte) ed 8 *portantini* (o saettie). Dal 1288 al 1294 si armarono 627 galee, più altre 70 per il traffico del Mediterraneo. E finalmente, è scritto nella Storia, che in un sol mese nel 1295 armaronsi nel nostro Porto 200 tra galee ed altre navi (105 di nuovo varo), con 45 mila combattenti.

Donde tanta forza d'armamenti navali, se anco nei più bei tempi il Comune di Genova non possedeva, di suo, se non da 10 a 12 galee? Dove quindi un'organizzazione di marineria da guerra separata dalla mercantile?

Gli è che anticamente per armare una nave mercantile non si intendeva come oggidì (a noi rimase il vocabolo antico) provvederla dell'equipaggio marinaresco, e attrezzi e vettovaglia. Ma altresì d'armi e di uomini da guerra più o meno quelle potenti, e questi numerosi, secondo i pericoli che incontrar poteva nella navigazione che intraprendere dovesse.

Erano i regolamenti minuti: però che dove era issata bandiera di San Giorgio ivi era il Comune, e, sul mare, agli amici o neutri i beneficii del commercio, ai

nemici guerra sempre e preda. Ivano armati sulle nostre navi per obbligo di legge non solo i soprassaglienti o soldati; ma la ciurma eziandio, e i mercanti e lor servi, che le merci seguivano.

E tali regolamenti la repubblica di poi mantiene integri anco dopo la decadenza della sua marineria, anco dopo perduta ogni speranza di riprendere la gloriosa navigazione del levante. Ma stingendo l'esempio delle altre nazioni progredite, i suoi antichi ordinamenti alla fine distrugge. E non solo vien distinzione tra la nave del commercio e quella da guerra, ma le sue stesse navi cede la repubblica in *assento* ai privati nobili (1582), acciocchè in servizio di Spagna le mantengano armate. Onde il porto di Genova, già sì fiero della croce rossa, è divenuto arsenale di navi straniere: eccetto sei galee che la Repubblica riservossi per fasto, non già per avere in mare possanza.

La separazione tra il naviglio mercantile e quello da guerra ritornò la marineria, coi moderni *corsari*, a pirateria, proscritta nei tempi della gloria di Genova. Certo che differenza v'ha tra pirata e corsaro [1] quello ladrone, questo ausiliaro di giusta guerra. Ma se natural

[1] In alcune scritture de' classici, il Bocaccio compreso, trovasi la parola *corsaro* usata impropriamente per *pirata.* La pirateria è iniquità antica quanto il mondo: ma la così detta *lettera di corso*, autorizzazione data dal governo di derubare le inermi navi mercantili della nazione nemica, è moderno delitto. Nell'antichità era invece guerra giusta sempre perchè distinzione non era tra bandiera da guerra e mercantile.

cosa era il corseggiare quando tutte le navi andavan o sussidiate o fornite di bellici strumenti e d'armati, ora è sottil distinzione tra corsaro e pirata ne' riguardi de' pacifici traffici del mare, chè il danno è funesto non meno. E finchè il diritto ne' Governi più civili d'Europa di armar corsari è scritto (come ora) ne' codici, il commercio ragione ha di lagni per il barbaro oltraggio.

Degli ordinamenti della sua antica marineria giova, a gloria di Genova, ricordare i maggiori.

Ammiraglio (Almirante) poteva chiamarsi colui che fosse in possesso di dieci galee: così un'antica costumanza, sanzionata dal Comune con decreto del 1282. Il comandante della nave fu pago sempre del titolo di *Patrono*, che gli rimase sino verso la fine del secolo XVI. Nella qual epoca ei s'intitola Capitano (mentre nell'antichità Capitano era il solo Generale, l'Ammiraglio d'oggidì) e lascia l'appellativo di Patrono al Sovracòmito o Pilota delle navi minori di breve navigazione.

Nell'antichità la nave ammiraglia era detta la *Capitana*, veniva dopo la *Patrona*, e le altre seguivano.

Peraltro, come gli armatori di dieci navi, Almiranti, non sempre erano Capitani, così costoro e i Patroni non sempre erano marinai, chè il loro titolo veniva in allora dal comando degli armati, dalla direzione di guerra, e non già dalla nautica. Erano i Sovracòmiti o piloti, e lor ufficiali, che guidavano le navi; e la ciurma era al comando dei *comiti*, i moderni nocchieri. Agozzini appellavansi i preposti ai rematori.

« A prua (così il Padre Guglielmotti, descrivendo le
» ultime galee) a prua rembate e artiglierie, balestre e
» moschetti, marinai abbronzati e soldati veterani, nasi
» aquilini, occhi griffagni, mustacchi, pugnali, spadoni:
» a poppa vernici, cristalli, tappeti, tende, frangie,
» nappini, porpora, seta ed oro, cappelli piumati, ca-
» valieri forbiti, il fiore della nobiltà e della milizia;
» in mezzo la ciurma di ribaldi disperati e vagabondi,
» schiavi turchi e mori, remi, catene, flagelli, e quanto
» v' ha di più tristo nel mondo ». Non sempre fu così
però; almeno nell' antichità e per il naviglio genovese.

La pena del remo o galera non la troviamo nelle più vetuste leggi penali di Genova; ma assai dopo, in tempi quasi moderni. E se gli antichi armatori genovesi non abborrivan schiavitù, impiegando i saracini comperati o captivi ai remi, i remi peraltro non disdegnavano i liberi e prestanti cittadini. Anzi il remo fu la primitiva arma gentilizia de' nobili genovesi, posto a trofeo alle finestre di Consoli ed Anziani, sopra ferri che sporgevano a mostra. E l' Accinelli lasciò scritto, che ancora a' suoi dì ei vide que' segni gloriosi in più case della nobiltà più antica. Diversamente non era, chè nel 1284, all' epoca della famosa guerra con Pisa, delle 88 galee genovesi che si trovarono alla Meloria, ben 58 eran state armate in Genova, in un sol giorno, anzi, cosa ammirabile, scrive il Giustiniani, dall' ora di terza al vespero; e tutte eran equipaggiate di gente *libera e volontaria*. Tanto potevan le otto *compagne* di Genova, o rioni, spiegando i loro vessilli a raccolta!

Tre modi di armar navi in guerra usava il Governo: a *soldo*, per *invito* e per *angaria*.

Usava il primo stipendiando ciurme, uffiziali ed armati sulle navi del Comune, che da solo faceva l'impresa; onde suoi i profitti od i danni.

Ma più spesso esortava i privati a società col Comune. E' rilasciava polizze di compartecipazioni: i privati armavano, sotto la suprema direzione del Governo e, guerreggiando, comuni erano col governo i guadagni o le perdite. Minuti regolamenti disciplinavano l'azione: le magistrature dividevano i bottini e le prede.

Se l'esortazione non bastava, allora la legge imponeva, e le polizze dicevansi date per *angaria*.

Ma i regolamenti eran sì blandi, così ossequiosi al cittadino interesse, che noi troviamo che navi armate per *polizze* e per *angaria*, anco in tempi di guerra *guerreggiata*, si accostavano al lido nativo, e si dava licenza alle ciurme di recarsi a vendemmia o a raccor ulive od altri frutti di stagione, acciocchè il danno delle campagne non troppo gravasse.

Erano ai remi in tempi antichissimi liberi marinai (sulle galee del Comune tolti per leva come oggidì), ma fatti molli i costumi fu necessità, imitando i romani, per quel duro travaglio equipaggiar schiavi e forzati. Gli Ammiragli sentirono l'onta e il danno dell'avvilimento de' galeotti. Pertanto sulle galee genovesi erano più che schiavi e forzati alla catena, i *bonavoglia*: non tanto spregevole gente nè tenuta sì a vile, che da essa non dipendesse spesso la vittoria. Regolato era dalla

legge il loro reclutamento, che non differiva da quello usato ora per l'ingaggio delle ciurme mercantili; e i loro ammutinamenti, rari peraltro, era il danno più grave. Così avvenne che nel 1438 l'Armata Genovese, per sedizione de' *buonavoglia* dovè ritardare l'impresa contro i catalani, finchè, impiccati tre dei ribelli, ritornarono in obbedienza le ciurme.

Mantenevan la disciplina di quelle gli uffiziali delle navi: e un' apposita magistratura, detta *delle galee*, giudicava e puniva gli uffiziali colpevoli.

Alla costruzione delle navi presiedeva altra magistratura, detta di poi *dell' Arsenale*. E nei casi più gravi il governo alle stesse magistrature aggregava *Commissioni* speciali de' più sapienti e reputati cittadini, in quegli affari periti, che meglio sapessero a quelle dar lume e sorreggere lor provvisioni, acciocchè trionfasse sempre coll' equità e la giustizia il pubblico bene.

I magistrati delle galeo, di cui si ha notizia nel secolo XIII. scomparvero colla corruzione degli antichi ordini; ma quelli dell' Arsenale sopravissero sotto nome di *provvisorii delle galee*, anco dopo il 1488, in cui l'amministrazione dell'Arsenale venne accentrata nei Padri del Comune, *Salvatori del Porto e del Molo*. Negli uni era il potere amministrativo, negli altri il tecnico.

Pochi frammenti ci rimangono delle ordinanze di quei magistrati; ma, per essi, possiamo però dar sentenza, che le antiche navi non eran quei gusci di castagna che credono alcuni. Anzi v' ha memoria di navi grandiosissime e di gran portata: senonchè le non fu-

rono mai dai marinai d' allora apprezzate, più di fasto che d' utilità giudicate, ornamento e ricchezza dei porti, non navigli che potessero sul mare aver possanza ([1]).

E fu sempre la galea, che dal pesce spada ebbe nome e forma, che su gli altri vascelli vantò predominio, come a' dì nostri il vapore su la vela. Nè le galee, acciocchè potessero aver lor pregio, potevan aver dimensioni grandiose. Per altro eran in maggioranza di circa 500 tonnellate di portata, capaci del trasporto di 400 persone.

Le galee che si trovarono alla Meloria avean 230 combattenti caduna.

Sullo scorcio del secolo XIV v'ha notizia di galee armate di tre remiganti per banco e di 300 uomini e più.

Un decreto del 1383 ordina le galee fossero da *rota a rota* (superiormente da poppa a prua) di palmi 151 (metri 39 circa); di palmi 17 e mezzo in larghezza (metri 4 $^1/_2$) e palmi 14 e mezzo (metri 3 $^1/_2$) in altezza di bocca.

Nel 1457 fu ordinato avessero 28 banchi e 166 rematori e 44 *compagni* (marinai scelti).

Nel 1596 la lunghezza venne ordinata di palmi 188, la larghezza palmi 27: avessero da 26 a 28 banchi.

([1]) Curiosi riscontri. Il più grande piroscafo mercantile del mondo, il « Great Eastern », *orgoglio del mare,* costrutto nel 1858 in Inghilterra, lungo metri 210, largo 26, stazzante 25,500 tonnellate, del costo di 28 milioni di lire, riescì inservibile a' bisogni del commercio.

Verso la metà del secolo XIV il valore di una galea si estimò di lire settemila genovesi, e con buon carico 25 mila.

Le regole de' magistrati d'allora, che presiedevano alla fabbrica delle galee, riguardavano il minimo acconsentito nelle costruzioni, il di più non già; come avviene anco oggidì del regolamento marittimo in vigore, le cui norme tassative riguardano il minimo soltanto dalla legge permesso.

E in allora, come oggi, eranvi armatori genovesi, e in gran numero, che abbondavano in più dei regolamenti. E v'ha notizia in allora di galee lunghe da ruota a ruota cinquanta metri, di largo sette, d'alto tre; due di pescagione. Alberi e vele latine, maestra e trinchetto, e anco talor la mezzana. A *terzarolo*, con 180 vogatori e più. L'armamento maggior del comune.

Dalle ordinanze poi dei Padri del Comune, Salvatori del Porto e del Molo, apprendiamo che le altre navi del maggior traffico nel secolo XV nel Porto di Genova superavano di portata i 16 mila cantarii, oltre cioè le 750 tonnellate, simili ai maggiori velieri d'oggidì.

E se la legge antica provvide acciocchè il tipo delle galee non degenerasse, non è a credersi però che in allora non si costruissero dalla privata iniziativa migliori navi.

Anco ne' secoli anteriori al XV non difettavan bastimenti che ai maggiori comodi del commercio provvedevano. Le memorie della prima metà del secolo XII ne dan certezza di grosse navi genovesi della portata

di mille tonnellate : e a' tempi delle Crociate eranvi navi che trasportavano sino a 1500 pellegrini (passeggieri). [1]

La galea era, nel medio evo, la nave tipica, massime per l'uso di guerra, ma altre costruzioni arricchivano le armate e le flotte belliche, e i convogli mercantili.

Della *galeota*, *mezzagalea* e *galeazza* (o *galeone*) non occorre parlare, che qual fossero le indica il nome: esse servivano al doppio uso di guerra e di commercio.

Al doppio uso servivano pure: il *Brigantino*, sottile, da remo, la *goletta*, di varie forme, la *sagina*, o da pesca, o *saettia* in combattimento (detta più spesso cetèa e talor *portantina*).

I *Pamfilii*, che furon usati da' genovesi nella guerra Pisana, di 150 remi, eran bastimenti di solazzo o diporto, come i moderni Yacht: e fecero funzione di *Fuste*, o sottili galee.

La Nave (più tardi vascello) a vela quadra, di alto bordo, era il bastimento maggiore. Di mercanzie in convoglio coi nomi generici di *bucio* se di portata media, o di *cocca* se di grande portata. E in guerra col nome di Tarida per le fanterie da sbarco, munizioni, cavalli, e se per spedale, col nome di *Grippo*,

[1] Giusta il Decreto del 1149 la galea pagava al varo soldi venti; la nave magna quaranta; onde diversità del doppio nella costruzione, è lecito arguire. Il Padre Guglielmotti, maestro di cose marittime, parla di cocche genovesi di 2 mila tonnellate; ma, con sua buona pace, e' deve aver errato del doppio ne' calcoli.

perchè nell'antichità greca e romana portava gli aroma e i farmachi dalle Indie. Anco co' nomi di Ganzarola (o gabarra) indicavansi le navi trasporto.

I *gatti*, di cui si legge facevasi uso da' genovesi nelle battaglie navali, non eran navi; ma chiatte. Nè eran bastimenti le *feluche*, ma grossi palischermi che seguivan le galee. La *barbotta* (moderno fusto) era la corazzata delle crociate. Ed eran nelle armate altresì la *vacchetta*, nave da 30 a 40 uomini, e l'*uxiere* specie di pontone per il trasporto de' cavalli.

I petacchi (militari) vennero solo nel cinquecento, piccoli bastimenti a vele quadre, che seguivan le Armate. La navicella *Corriera* del medio evo prese pure nel cinquecento, e in linguaggio militare, il nome di *Avviso*.

Sciabecco è pure nome dell' antico naviglio, usato segnatamente da' pirati barbareschi. Non così *scialuppa*, o grosso palischermo d'armati, voce presa dalla Francia che l' ebbe da' boreali,

Brulotto, nave per appiccar fuoco (come la moderna torpediniera), era pure nell'antico naviglio di Genova. Ed era anco il *Pinco*, grosso bastimento latino a tre alberi, mentre il *Pinco* de' napoletani e, quello che fu poi usato dalla marina da guerra, avean piccole dimensioni. Delle piccole navi erano anco nell' antichità la *Tartana* e la *Paranza*, vele latine, usate solo nel Mediterraneo. Ed i nomi dell' antico naviglio vennero intatti sino a noi: sebbene anco nella marineria, voci straniere imbastardirono le italiane, come ad esempio

lo *Schooner* usata per goletta, *Yacht* per Panfilio e *Draga* per Bargagno o cavafango.

Nelle manovre navali lo stesso: allo italianissimo arrembaggio, verbi grazia, ora è il francesismo abbordaggio.

La lingua marinara italiana nell'evoluzione de' secoli imponendosi alle altre nazioni, in molte voci cambiò affatto significato. Feluca, Corvetta, Fregata, Vascello, erano nell'antichità nostra; ma per indicare, più che piccole navi, grossi palischermi, e non già quei mostri di guerra che furono di poi e sono.

Le paion cose leggiere, e hanno invece gravità capitale. Così confondendosi le navi corsare (cursarie) colle *pirate* si venne ad ammettere diritto di pirateria nella moderna civiltà.

Prima del secolo XVI, in cui si impose la moderna distinzione tra nave da guerra e mercantile, era bensì distinzione antica tra nave pubblica, o del Comune, e privata; tra bellica, se armata per combattere, o oneraria, se per il solo traffico; ma era sempre, verso i nemici, giusta preda. Giusta preda era in allora perchè il diritto internazionale di quei tempi considerava i traffici del mare monopolio de' governi e non libero esercizio de' privati. E così inteso il diritto pubblico le navi mercantili andavano in convoglio, scortate dalle belliche. Onde ne viene che per l'organizzazione dell'antico naviglio tutte le navi private eran corsare e facevan giusta preda delle consimili navi de' nemici. Ma dacchè i moderni ordinamenti disarmarono la nazione per ar-

mare i soli governi; e fu proclamata la libertà de' mari, la sicurezza de' traffici; dacchè si fece sottil distinzione tra diritto pubblico e privato e tal distinzione si affermò coll'istituzione delle navi da guerra governative, a noi pare che il *corseggiare*, ora, in tempo di civiltà progredita, non sia più da confondersi, come pur si fa, coll'antico, ma sia vera e propria *pirateria*. E dalla pirateria sempre abborrì l'antico naviglio genovese, maestro di civiltà ne' tempi più barbari.

E il tipo del genovese marinaio, di valore e di prudenza, non degenerò colla corruzione degli ordinamenti. Dopo aver fornito Capitani, Ammiragli e Ciurme a tutte le moderne marinerie d'Europa, è ancor oggidì apprezzato nel mondo per disciplina e per forza. Anco ne' tempi più molli sono splendidi gli esempi della sua bravura.

Nel 1710 Carlo Giustiniano, capitano della genovese galea « *San Giovanni* », nel porto di Marsiglia, lascia gli ormeggi con fortunale, alla vista e per scorno degli Ammiragli del Papa, di Francia e di Spagna, i quali per lo infuriare della tempesta vinti da paura al sicuro rifugiavano in Porto. Ma giunto a Genova l'ardito Capitano è posto prigione, poichè dal valore non mai si volle prudenza disgiunta; prudenza che fe' sommo Andrea Doria, ancorchè nella battaglia di Lepanto a lui costasse sacrifizio di facile gloria: chè disciplina severa fu norma sempre ai navigatori della Città che dal mare trasse, col nome [1], la fama piu bella.

[1] Genova da Giano, derivato dall' ebraico *mare*.

V.

COLONIE GENOVESI

Inizio coloniale de' Genovesi — Effetti delle Crociate — Pera e Caffa — Amministrazione e Governo — Magistrature coloniali — Il primo servizio postale della marineria genovese.

Si è convenuto di chiamare le antiche colonie *commerciali,* chè lo scopo loro non fu mai la conquista territoriale. Ma per avere giusto concetto, e' conviene por mente che il commercio d' allora non era il solo mercimonio. Nei traffici mercantili erano civili speranze, animatrici di vera libertà cittadina, moto generoso che l' acquisto della ricchezza sottometteva alla grandezza della patria.

Nelle colonie viveva il Comune e con esso tutte le patrie istituzioni: onde il colono, cittadino e soldato, anco nella mercatura aveva la fierezza e l' orgoglio della patria lontana.

Senonchè sia legge universale d' amore imposta da Dio, o sia la sola spinta del materiale reciproco interesse, fatto si è che sviluppandosi traffici tra popoli e popoli lontani, anche i più barbari e fieri addolciscono,

e nei rapporti del commercio usano ben presto civili costumanze.

Ne fan fede le antiche memorie, però che prima ancora che le armi de' crociati sottomettessero la Palestina, i genovesi, come altri marittimi italiani, avean di già traffici e emporii commerciali in Oriente.

Peraltro è colle prime crociate che quelli si poterono estendere; nè senza quel fatto straordinario le repubbliche marinare italiane avrebbon potuto iniziar colonie i cui fasti mercantili perdurarono anco dopo la riconquista dei barbari.

I Genovesi avuta, a gloria, per il loro valore, la scritta sul Divino Sepolcro: « *Praepotens Genuensium Praesidium* » ([1]) non mirarono, come invece i Franchi, a conquiste territoriali; ma seguendo la sagace indole loro, ottennero emporii di commercio in tutti i punti più importanti.

Sebbene fosse assegnata ad essi la terza parte di molti luoghi e la signoria d'altri, loro bastava una *ruga* o contrada, un *embolo* (specie di porto franco), un forno, macello, bagno e chiesa. Modesti possessi, ma ovunque estesi, e aggiunti larghe franchigie e più larghi poteri consolari o sia di propria giurisdizione.

([1]) Fu scritta? Veggasi l'edizione di *Caffaro* del Belgrano.

È dubbio questo che martellò parecchi: a' Pisani la cancellazione si imputò di quella iscrizione gloriosa. Comunque e' sia, se i Genovesi antichi la poteron vantare, è parer mio che degni n'erano reputati.

E così per l'appoggio dato di navi ed armati alle prime crociate, Genova durante il XII secolo e per buona parte del XIII, si trovò a signoreggiare il commercio in Soria. E con tanto splendore che fu scritto ivi, più che a Genova, fosse la ricchezza della patria.

I Genovesi che tanta e principal parte ebbero nell'espugnazione di Antiochia nel 1098; senza cui (e la ingegnosa torre di Guglielmo Embriaco) forse non sarebbe caduta Gerusalemme il 15 luglio 1099 (alla vista di San Giorgio lor patrono, fu detto e creduto): nè di poi Cesarea e Acri avrebbon ceduto alle armi crociate; i Genovesi fra la mollezza latina e il fasto orientale, nell'età tipica del feudalismo, ben avrebbon potuto creare ancor essi colà signorie feudali a' loro condottieri.

Ma Guglielmo Embriaco e i fratelli di lui Ugo e Ansaldo; Guido Spinola, Fulcone di Castello e gli altri Capi, guerrieri e mercanti, e le generose coorti, che libertà avevano respirato in patria, al dominio de' despoti la signoria libera de' traffici preferirono, chè era ricchezza alla madre loro.

E se l'andazzo de' tempi portò che gli Embriaci accettassero di Biblio e Gibeletto il dominio, ei fu breve e temporanea signoria, a Genova in tutto soggetta, quasi in appalto, pagando canone annuo al Comune (270 bisanzii e un pallio a S. Lorenzo).

Nè animomeno grande ebbero un Oberto della Torre, un Caffaro, scrittore lodatissimo, un Filippo Longo, un Ansaldo Doria, i Della Volta che, poco

dopo, guidarono i Genovesi alle ardite e gloriose imprese di Minorca e Almeria. Ne' suoi Capitani, e nell'età più bella, Genova altro orgoglio non ebbe che la grandezza de' commerci. Seguì l'esempio dei Fenici che, il possesso de' traffici assicuratosi, della sovranità dei luoghi occupati ai Faraoni facean dedizione. Anzi meglio, imitò Genova la sagezza dei Cartaginesi, i quali con trattati impossessatisi del commercio, rispettavano la Signoria, qualunque essa fosse, sulle terre imperante.

E non solo Genova, ma anco Pisa e Venezia, potentissime in mare, in quel periodo aureo delle nostre comunali franchigie, i facili dominii di gente barbara lontana abborrirono, paghi di arricchire la madre patria co' traffici. La Storia de' secoli posteriori e dell'oggi ammaestra il mondo di quanto fossero più avveduti gli avi nostri, i quali colla conquista dei soli sbocchi del commercio ebbero e tesori e fama onorata, mentre il dominio politico di conquistate terre barbare lontane fruttò e frutta oggi tirannide, e impoverisce l'erario della madre patria.

Le entrate del Comune di Genova nel secolo XII eran sì misere che non permetteano neanco a' magistrati maggiori d'aver sede propria. Ma la cittadina iniziativa, tanto potea lo spirito di libertà e la fiducia de' commerci, seppe trovare i capitali occorrenti per le imprese di Terrasanta. Navi si allestirono di subito, sino a 70 galee armate per volta salpavano. I Franchi Baroni per cupidità di signorie feudali facean la maggior

spesa de' noli, e i genovesi più modesti e sagaci, traevan lor pro' per lo sviluppo de' traffici. A stabilir *fondachi* o colonie di commercio in terre lontane mirava più particolarmente Genova, pur non rinunciando l' opera sua guerresca in ausilio de' Crociati per la divisione dei ricchi bottini ([1]).

E ottenute in Palestina commerciali franchigie il pubblico erario di Genova non era che sovvenisse alle nostre colonie commerciali, ei ne ritraeva invece ricchezza.

Memorie della prima metà del XIII secolo, disumate in parte dal marchese Serra, ora diligentemente raccolte e pubblicate dall'Avv. Desimoni, ne dan contezza del *cadastro* de' beni genovesi in Soria, e del reddito che il Comune ritraeva appaltando la cancelleria del suo Consolato di Acri (il maggiore o generale) reddito che ascendeva a circa due milioni e mezzo di nostre lire.

E però seguendo le traccie dello storico Canale, a Genova commerciale, e non alla più colta Firenze (ma che fiorì due secoli dopo soltanto) si dovrebbe dare il merito primo della istituzione del catasto. E, quel che è più, potrebbesi, disumando documenti

([1]) Ricchissime per esempio le prede toccate a' Genovesi partecipando coi Crociati alla presa di Damiata nel 1220, incredibili tesori, dicono le cronache di quei tempi. E però, ivi non potendo stabilir colonia commerciale, poco a Genova dovè montare che ricadesse Damiata un anno dopo in mano degli infedeli!

antichi, provare alla moderna cecità di quanto sieno da preferirsi, per benefizii, le commerciali colonie dalle conquiste.

I Genovesi, dopo la prima metà del XIII secolo, ben si accorsero come nella Siria le feudali signorie dei latini mal si reggessero. Per ausiliarle v'è memoria di varie imprese che in pochi anni costarono al Comune 32857 lire d'allora. Per altro visti inutili gli sforzi per mantenere a lungo le conquiste dei Crociati, non vollero con quelli cadere; e continuarono i commerci coll'Oriente afforzandosi nell'Armenia e sulle coste di Barberia.

Verso la fine di quel secolo Genova già avea convenzione col Soldano dell'Egitto e nei primi anni del secolo XIV ha di già fiorenti fondachi a Tripoli, Bugia, Tunisi e Ceuta (Gibilterra); e malgrado il cessato impero de' latini in Palestina, si conserva ancora il suo Consolato di Gerusalemme.

Ma non è grande ricchezza di commerci per Genova, perchè Veneziani e Pisani seppero rendersi padroni del Bosforo e Ponto Eusino, e Venezia è la regina di Costantinopoli.

Senonchè i Genovesi ben veggono che anco il corrottissimo impero latino di Bisanzio, sul quale poggia il veneto dominio, sta per cadere. Se l'imperatore si stringe a' Turchi in oscene baldorie frammischiando i riti cattolici con lascivie maomettane: se dai Baroni di Francia seguaci della Chiesa di Roma profanata è la corona di spine di Cristo, data ad usurai per da-

naro [1] (1238), ben può Genova far lega coi greci, affrontando le ire papali (1261). E colla celebre convenzione di Ninfeo mette sul trono di Costantinopoli Michele Paleologo. Cacciati, perdon i veneti lo Stato; Genova subentra non solo ma supera di molto il dominio da quelli perduto; e l'impero greco non tarderà, nonchè ad avere i Genovesi vassalli, a subir supremazia dalla genovese Repubblica.

Intanto alla Meloria cadeva la potenza pisana, e Genova la cui possanza non soffre la vista di galee venete armate presso le sue colonie, per tutto il secolo XIV è quasi assoluta signora de' traffici di tutto il Mar Nero.

Abusato avea della libertà delle patrie leggi un Guglielmo Guercio, podestà de' Genovesi in Costantinopoli (1264) congiurando ai danni dell'impero e della patria. Ma da questa stessa sciagura ne era venuto maggior gloria e beneficio alla Repubblica, poichè riversatisi i Genovesi, per poco espulsi da Costantinopoli, nella penisola Taurica fondarono la colonia di Caffa, sviluppando le altre, stendendole alla Tana sul mare d'Azof.

La fellonia del Guercio ammaestrò a cautele la Repubblica. In Genova esigevansi cauzioni dai Capitani, niuno accettasse comandi o poteri dagli stranieri; le

[1] Fu data a pegno per 13134 perperi a' veneti maggiorenti e portata a Venezia, donde passò poi a San Luigi di Francia, che il debito soddisfece.

sole istituzioni della patria madre nelle colonie imperassero. Ma le cautele poco giovarono in seguito all'ingrandirsi delle famiglie private, fra le comuni ricchezze, onde l'egoismo a poco a poco si fe' strada in danno del pubblico bene.

In Caffa è fama che fino dai tempi delle prime crociate la famiglia potente di Caffaro signoreggiasse feudalmente (onde il nome di Caffa), alla quale subentrò quella Dall'Orto. [1] Ma la Repubblica, distrutto quell'avanzo di feudalismo, sviluppò ivi la sua potentissima colonia commerciale, prima dopo quella di Pera Galata.

Senonchè, quando volsero a indebolimento i costumi, i Gattiluso, i Centurioni, i Cattanei, i Zaccaria, i Vignoso, i Giustiniani, i Lomellini, privati genovesi, le forze del Comune talor usurpando, o a lor privato vantaggio usando, poterono fondare in più luoghi dinastie.

La Repubblica tentò talora quelle signoreggiare, come fece di Scio e delle Focce; ma nelle molteplici imprese, le forze scemando, a vantaggi maggiori dovea provvedere.

Del resto vero dominio territoriale Genova sempre

[1] Il Belgrano dice la famiglia Caffaro già estinta al sorgere di *Caffa*, e un Dall'Orto primo Console (il che è vero) della colonia, non altro.

Il Canale desume quanto io scrissi dal nome di Caffa, e dall'avere la repubblica genovese alla famiglia Dall'Orto concesse in Caffa immunità ed esenzioni da far credere compenso datole per la perduta signoria.

scansò, salvo quei limitati possessi che, a guisa di presidii, potessero i traffici far sicuri e rispettati. Come a Cipro, per esempio, ove, potendo aver sovranità di tutta l'isola, preferì sottomettere chi quella teneva e serbarsi la sola signoria de' commerci.

La gloria coloniale di Genova è nella storia di Pera e di Caffa, perchè le minori colonie, che precedettero e seguirono, diversa organizzazione non ebbero.

Fu Caffa, de' tanti presidii genovesi qua e là sparsi, ovunque la navigazione il richiedeva, il più vasto e quello che più risentisse la sovranità assoluta della madre patria.

Non avean peranco i Genovesi in Costantinopoli stabile stato, che già il Comune, verso la metà del secolo XIII, avea sua possanza nell'antica Teodosia, sì fertile di grani che al dir di Strabone i greci trassero in una sol volta dal suo porto libbre 330 milioni di frumento.

Ma fu soltanto dopo il possesso di Pera sul Bosforo che i Genovesi fecero fiorire a potenza Caffa e tutte le colonie di Gazzaria o Crimea.

Ivi avea la Repubblica proprie milizie stanziate, e governava i coloni e gli indigeni con proprie leggi e sovrani poteri.

Sul Bosforo era minore il dominio, di sola signoria commerciale; ma la gloria maggiore.

Dopo il trattato di Ninfeo ebbero i Genovesi, col predominio su gli altri stranieri in Costantinopoli, la signoria di Pera e Galata, quella la parte marina, questa

la interna della stessa colonia. La quale venne governata come la madre patria, mentre in Costantinopoli continuò a risiedere il Consolato.

Ed era il Podestà genovese di Pera come ministro plenipotenziario in Romania e Consigliere e talor Capitan generale del greco imperatore.

Pera che abbracciava il porto, onde la *catena* ed il *castello* furon detti serrature e chiavi del Mar Nero, sobborgo e cittadella di Costantinopoli, era l'emporio di tutto il commercio di Romania.

E seppero i Genovesi render sì splendido, ricco e forte il sito loro, che per poco ancora il dominio fosse durato Pera e Galata, se non superato, eguagliato avrebbon Costantinopoli, la città delle meraviglie e la più popolosa del mondo (2 milioni di abitanti).

Ma la mollezza greca non tardò a superare quella latina, sulle rovine della quale si erano i genovesi elevati.

I Turchi vittoriosi su Costantinopoli e Pera (1453), segnarono ben tosto la caduta di tutte le colonie genovesi del Levante (1473). La signoria de' mari Genova perdette e per sempre.

È scritto a difesa della Superba città, che era impossibil cosa resistere alla scimitarra de' seguaci di Maometto. Ma certo è che i Genovesi del XV secolo non eran più quelli dei tre secoli antecedenti; non quelli p. es. dell'anno 1331 che avean respinta da Costantinopoli l'armata di Orcane re dei Turchi, forte di 280 armate navi.

Di troppo eran tralignati i costumi. Con eroico valore i Capitani genovesi glorificarono la caduta; ma dalla Repubblica nulla di grande si tentò per infrenare l'invasione turchesca ([1]).

Il fastigio dei prosperi eventi, le troppo copiose private ricchezze, le infocate ire di parte, l'abuso del liberal regime per corrutela, tolsero forze e magnanimità a Genova di grandi spedizioni marittime.

Venezia invece, ammaestrata da sventure ne' mari lontani, in patria stretta da giogo tirannico, ma sapiente a conservar gli ordini antichi, Venezia meglio seppe resistere, e se non prosperò, caduto il genovese commercio, seppe ancora per qualche secolo mantenere all'Italia, colle sue colonie, signoria di traffici marittimi.

Ora poi che la rinata bramosia e il nuovo bisogno di espansione ci fa imitare gli esempi più funesti delle moderne nazioni straniere, ne gioverebbe lo studio delle nostre colonie medioevali, di cui non abbiamo che onorata, ma troppo pallida memoria.

Genova nel regime coloniale mantenne costante politica: ottenere coi trattati, ed ove coi trattati non

([1]) Genova inviò a Pera, per difesa contro i Turchi, nel 1452, 900 militi comuni, 300 balestrieri, 200 corazze, 400 celate e 700 casse di verettoni.

Più tardi, nel 1481, per combatterli, trionfatori ovunque, armò 21 galee.

E' ci voleva ben altro! E, un secolo prima soltanto, nelle minori imprese coloniali, meno di 70 galee genovesi non si trovarono mai in combattimento.

potesse, colla forza armata, quel tanto di possesso che bastasse all' esercizio o supremazia, potendo, de' traffici; onde diritti consolari o di giurisdizione, immunità, monopolii e franchigie. Abborrì sempre signoria che non fosse quella del commerciare; non volle nè il dominio territoriale che la madre patria impegnasse in gravosi dispendii, nè quello feudale che impinguasse i privati coloni. Ove il valore delle sue armi soggiogava o conquistava terre, del giogo o della conquista Genova ne faceva un'operazione di commercio, cedendo per il vantaggio de' traffici, o vendendo per denaro, ad altri il dominio. Così nei tempi migliori. Più tardi, fattisi i privati genovesi potentissimi, ad essi medesimi cedè talora le conquistate colonie.

Le colonie sparse non erano che emporii di commercio; spesso una sola strada o *ruga*, *embolo* [1] (porto franco o mercato), forno, chiesa, bagno e magazzini. Il difetto di beni immobili rendeva meno disastrosi i danni delle disfatte frequenti; ed i maggiori capitali la sola madre patria arricchivano. Solamente Caffa, conquista rimasta nel dominio della Repubblica, e Pera, alla Repubblica donata dall'imperatore Paleologo, avean magnificenza di pubblici edifizii, di mura e di costruzioni genovesi.

[1] « *Embolo*, propriamente vale quartiere » (Belgrano): ma fu usato il vocabolo in più significati, ed anco per indicare i moderni *scagni* e la imposizione sull' esercizio della minuta vendita nelle botteghe e sulle fiere o mercati.

Il Governo delle colonie era semplice: l'impero delle patrie leggi, semplici anch'esse, liberali sempre, ma più o meno severe secondo il regime o ristretto o popolare; e libertà grande d'amministrazione interna. Chi presiedeva alle colonie, inviato da Genova annualmente, ebbe titolo di Visconte, Console, Podestà, Capitano, secondo che tali denominazioni in patria spettassero al capo del potere esecutivo. Peraltro rimase di poi il titolo di Console, eccetto il governatore di Pera che continuò appellarsi Podestà.

L'autorità del Console però, ed anco del Podestà di Pera, era limitata dai Consigli e dagli altri magistrati minori, a' termini di speciali sapientissimi statuti. In Caffa gli indigeni, sebbene in minoranza, concorrevano nei Consigli e nelle elezioni.

La magistratura giudiziaria poi, eletta dai liberi voti dei coloni, era sì indipendente dal potere esecutivo o politico, che i sindacatori o giudici avean perfino facoltà di dar tortura agli uffiziali del Consolato e al Console.

Le milizie patrie, balestrieri, e le indigene di Caffa, (detti quei militi *orgusii*), erano agli ordini del Console. Non v' ha esempio che la Repubblica nel suo regime coloniale abbia mai esorbitato contro gl' indigeni. I possessi si procurava o con liberi trattati per ragione commerciale o con vittorie in giusta guerra, e più spesso con sacrificio di denaro e donativi. Stabilite colonie non mai per estenderle portò guerra o strage fra gli indigeni. Assalita nelle pacifiche colonie

dai barbari, ferocemente si difendeva e cercava dar esempio di sua potenza e valore, come fece a Caffa nel 1344 coi barbari della Tana, assalitori, uccidendone cinque mila in un giorno.

Ma più sovente invece di dar guerra offriva i suoi tesori: e i barbari, come ad esempio i gazzari in Crimea, quelli assaggiavan anzichè cimentarsi, e la libertà dei traffici accordavano, scopo unico a cui Genova mirava.

I Consoli delle maggiori colonie, o generali, avevan giurisdizione sui minori.

L' autorità loro veniva anco nello esteriore tenuto in alto. Il Console di Caffa p. e. doveva aver seguito di un cavaliere, sei scudieri, un paggio, un cuoco e sei cavalli. Venti militi a cavallo eran assegnati a sua guardia. Avea stipendio per la sua persona di 200 *asperi* al mese (oltre 1000 lire delle nostre), altri 200 asperi per i servi e 1000 di esenzioni di gabelle.

Era quindi trattamento principesco in quei tempi in cui il costo delle derrate era di circa 250 volte inferiore a quello d' oggi.

Onori e assegni ben maggiori avea il Podestà di Pera, dal quale dipendeva il Console di Caffa.

Era massima cura poi della Repubblica ne' trattati, anco con popoli barbari, di definire esattamente la giurisdizione de' proprii Consolati; e coi barbari trattava come se e' fossero civili, alla pari.

Questo il regime coloniale dei Genovesi. Onde vedesi quanto vadan errati e i gazzettieri ufficiosi di quest' anno (1891), e il dotto lor maestro Ruggiero Bonghi, che

per legittimare eccessi di militi italiani in Africa vantano in loro pro' il diritto storico italico, la necessità dell' espansione coloniale e la inferiorità di quelle razze.

Mai nessun Console o Capitano di Genova fe' nelle colonie macerare in carcere e poi a colpi di mazza scerpare a morte, acciocchè il trar de' moschetti non producesse rumore nel clandestino scempio, gli indigeni barbari, dannati al supplizio atroce senza formalità di giudizio. Nè era possibile; poichè la Repubblica ordinava le milizie in guerra, ma ad esse non conferiva magistrature, e le soldatesche, facili al sangue, sapeva con civili leggi infrenare. Non ligia mai, come noi oggidì siamo al prestigio e talor fastigio dell' esercito, quasichè ei avesse immunità di leggi che non sieno le nazionali.

Non già che i governatori delle genovesi colonie maggiori non avessero la potestà della spada, o diritto di vita e di morte; ma tal diritto gli statuti della madre patria temperavano.

Erano in Genova per dar leggi e norme alle colonie, insigni magistrature: l'uffizio delle Mercanzie, composto dai *tractatores mercantiae*, l' ufficio di *Gazzaria*, che regolava peculiarmente le colonie del Mar Nero, e poscia l' uffizio di *Romania*, che abbracciò tutti gli affari coloniali.

Questi Magistrati proponevano alla Repubblica le maggiori provvisioni, e corrispondevano coi Governatori o Consoli delle colonie, dando norme e indirizzo.

De' loro atti non ne rimane che sparse memorie,

non storia; ma chi la tentasse potrebbe darne ammaestramenti preziosi. E' si vedrebbe quanto fosse l' antica sapienza coloniale, e che quanto di buono oggidì ancora abbiamo delle nostre relazioni coll' estero, tutto dobbiamo ai nostri antichi.

Nel 1315, abbiamo contezza che i Magistrati impiegavano una galea armata, noleggiata da' privati, al servizio pubblico di *portar lettere* tra Genova e Tunisi, ove era il Consolato Generale di Barberia: onde neanco le convenzioni marittime per i servigi postali sono istituzione moderna. Ed in Genova era, nel XIV secolo, una cancelleria araba, che maestri stipendiava perchè quella lingua insegnassero al pubblico.

Quanto felici gli italiani presenti se i nostri maggiorenti (come seppero seguire le cattive), sapessero le buone istituzioni dell' antichità imitare! Rifiorirebbe la nostra gloria coloniale, che fu signoria de' mari coll' unico scopo di sviluppare i commerci.

A questa meta di grande ricchezza patria mirano le attuali flotte guerresche, sì potenti e spaventose appetto alla povertà del nostro naviglio mercantile, che si vuole al bellico ausiliario, mentre il contrario era nell' antichità?

Speriamo che sì in un migliore avvenire: non ora.

VI.

NAVIGAZIONE E COMMERCIO

Flotte genovesi commerciali — Vendita e noleggio di navi ai Crociati — Linee della navigazione antica e sbocchi del commercio — Dogana, leggi marittime e costumanze de' traffici medioevali — Le Fiere di Francia — La tratta degli schiavi — I ripieghi di Genova durante la decadenza per attirare il commercio, e gelosie degli Inglesi — Le scoperte degli antichi naviganti genovesi.

Tutti gli sforzi del Comune prima e poi della repubblica di Genova mirarono sempre alla grandezza della Patria mercè la navigazione e il commercio.

Non colonie nel senso greco e romano, ed anco moderno, di conquista; ma semplici emporii e piccoli possessi che servissero di stazione, o propugnacolo e rifugio delle flotte.

Ed eran flotte mercantili nel più ampio senso, tutte per l' uso del commercio. Le più svariate e preziose merci il carico; i mercanti le seguivan sulla nave; questa guidava il personale marinaresco e i soprassaglienti, uomini d' armi, la facevan rispettata e temuta.

Più o meno numerosi i bellici strumenti ed il personale guerresco secondo la navigazione, i tempi ed i bisogni; spesso i convogli mercantili diretti da navi

governative, e gli armati al comando de' più valorosi capitani. Peraltro vi fossero o non navi pubbliche nelle flotte mecantili genovesi bastava la croce rossa o lo stendardo di San Giorgio per renderle inviolabili.

Non meno di settanta navi private esercitavan commercio sul litorale e vicini luoghi: oltre seicento i mari più lontani solcavano. A dar forza a sì maestoso naviglio, in quei tempi di ferocia de' barbari, dodici navi governative bastavano, tanto eran le private potenti.

I genovesi, traendo la vita da' traffici del mare, spinto già avevano la navigazione in Oriente quando vennero le crociate non a iniziare, ma a sviluppare le loro commerciali colonie. E forse, anco senza le crociate, il genio loro avrebbe saputo estendere colà relazioni di vasto commercio e trarre istessamente ricchezza. Peraltro le crociate, facilitarono maggiore possanza di emporii orientali, e diedero a Genova gloria e lucro più grande per nuova impresa di costruzioni navali e noleggi. I cantieri di Genova e di Liguria, per lo evento felice resi fastosi, diedero le navi ai re e ai potenti baroni che partivan per Terrasanta.

E non le navi soltanto si diedero, ma le ciurme, gli armati e i Capitani. D' onde quella serie gloriosa di genovesi ammiragli, da Ugone Lercari e Iacopo di Levanto, ai servizii di Francia nel secolo XIII, ad Egidio Boccanegra, Benedetto Zaccaria, Morchio di Varazze, al comando di flotte straniere ne' secoli che seguirono, ai Doria poi ai servigi di Spagna nei secoli XVI e XVII, che tanto onorarono la nostra marineria.

Nè cessò colle crociate il primato di Genova nel traffico di costruzioni navali e d' armamenti. Continuando per molto noi avemmo ne' passati secoli la gloria ora ad Inghilterra serbata; ad Inghilterra i cui Re al nostro Comune ricorrevano allora per navi e marinai, la quale dando adesso al mondo le sue navi a vapore diede anco, nella prima metà del secolo, il personale dotto a dirigerle.

Da antiche memorie abbiamo contezza che all'epoca delle Crociate la spiaggia dalle Grazie a San Tomaso era un vasto cantiere: e il lodo dei Consoli del 1163 ne fa certi della cura che vi poneano i magistrati. Ma alla fabbrica delle navi non bastava, e Sampierdarena, Arenzano, Varazze e Savona con più vasti cantieri a' bisogni sopperivano.

Qual ricchezza ne venisse a Genova dalla vendita e più ancora dal noleggio delle sue navi per l' impresa de' primi Crociati, e per le altre che seguiron di poi de' potentati stranieri, non è facil cosa enunciare.

Grande era il numero delle vendite di navi fatte dal comune e dai privati ai re di Francia e ai baroni. E' pare anzi che i nostri cantieri non giungessero a vararne tante che soddisfacessero al numero richiesto, nè sì prestamente allestirle, tanto si facea premura, che i costruttori non incorressero in multe per ritardi. Ma pur di aver le navi si perdonava, come fan fede lettere dei re di Francia al Comune, che quitavano i privati condonando i ritardati patti.

Dagli atti de' notai verso la fine del secolo XII, e

durante il secolo successivo, ricaviamo che le navi vendute, colle attrezzature, valevan non meno, per media, di mille e cinquecento lire genovine, che forse, atti tutti i compiti, contavan oltre 350 mila lire del valore attuale.

E i noleggi per Terrasanta fruttavan per nave quasi il quarto della vendita. [1]

E ben numerosi dessi erano. Nella sola crociata del 1218 partirono 200 mila francesi, imbarcati quasi tutti su navi genovesi parte nel nostro porto, parte in quello d'Acquemorte. E in quel porto di Francia, dicono le cronache, era una selva di legni genovesi.

Da preziosi documenti, accennati nella Storia del Canale e raccolti dal Belgrano in dotto volume, si rileva che San Luigi re di Francia, per le due crociate in cui ebbe parte, contrasse coi privati genovesi un debito sì grande da computarsi, per quanto fu trovato negli archivi, in 48188 lire tornesi, 280 lire provvisine e 1225 bisanti. Non è certamente tutto: pure tal somma da sola sarebbe un credito ne' Genovesi forse eguale a 25 milioni di nostre lire.

Comunque e' sia, certo è che per Genova, in allora, era splendida ricchezza, massime per la semplicità

[1] Ricavò il Randaccio — Storia Navale — che una nave romana fruttava 51 mila lire delle nostre. Se fosse così, combinando a un di presso gli interessi, parrebbe che Genova anco negli usi commerciali del medio evo abbia seguito le buone regole di Roma.

sublime di quei poveri tempi. In cui la genovese nave « Gran Paradiso » (Paradisus magna), ammiraglia destinata ad accogliere a bordo il Santo Re, nella *cambusa*, per il servizio di tavola, non contava che *tre* coltelli (1).

E dai più bei tempi del suo splendore sino all' ultima sua decadenza, Genova die' sempre l' ausilio, ricercato dai Potenti, delle sue navi e dei suoi marinai a tutte le grandi Imprese. E si poteva il ricordo delle Crociate che, dall' impresa di Carlo V del 1534, all' altra del 1717 il Papa venne ad armare in Genova contro i Turchi: e le navi equipaggiò di genovesi, eccetto il comando che volle riserbato a' cavalieri di Malta (2).

Gli è che malgrado la decadenza politica e del costume gli ordinamenti marittimi si mantennero all' antico; e si avea si uniforme disciplina anche nell'esteriore che nulla più nelle milizie moderne. Fin dal 1346 gli armati dell' almirante Simone Vignoso eran tutti d' un medesimo panno e colore vestiti.

I buoni ordinamenti di marina e di milizia non eran alla genovese repubblica che il mezzo più acconcio per estendere le commerciali relazioni ed ottenere, potendo, impero di traffici.

(1) Le forchette vennero in uso quasi un secolo dopo.

(2) E ancora verso la metà del nostro secolo Inghilterra e Francia non isdegnarono, chè ricercarono anzi, durante la guerra di Crimea, l' ausilio della marina mercantile Genovese.

E signoria ebbe nella Siria quando a' tempi delle prime crociate il commercio delle mercanzie orientali era principalmente in Aleppo. Genova seppe in allora dominare in tutti quei Porti. Ma sulla fine del XIII secolo Terrasanta stava per ricadere tutta quanta in mano agli infedeli. Costantinopoli, la potentissima Città, preso il posto dell' antica Babilonia, era il centro de' traffici levantini. E Venezia e Pisa signoreggiavano il Bosforo e il Mar Nero.

Genova pertanto ben comprese che senza grandi imprese il suo commercio sarebbe precipitato a rovina. Vedesi aperta la linea dell' Egitto, per la quale e veneti e pisani non potean sperare: si stringe al Soldano e a tutti gli Stati Barbareschi. Ma più ancora si estende in Armenia; va a Caffa, e si dilunga alla Tana, e a Trebisonda. Alla fine, con abile colpo di mano, signoreggia ne' traffici Costantinopoli, scacciando i veneti. Versandosi il commercio a Smirne, ivi ottiene gli stessi privilegi goduti nella capitale bisantina.

Questa bramosia di signoreggiare il ricco commercio dell'Oriente, e non le futili questioni territoriali, la causa vera delle lotte tremende con Pisa e con Venezia.

E Genova ottenuta, nel principio del XIV secolo, l' agognata supremazia sul Bosforo e Mar Nero, signoreggia su quello d'Azof; domina sulle coste di Barberia; è potente sulle coste di Spagna, ha larghi traffici ne' porti di Francia: onde la Città Superba è la regina dei mari. Ma ben tosto il suo impero è contrastato

dai veneti, non prostrati nè domi, dagli stessi greci, dai catalani, dai saraceni, non barbari come e' si crede e facili invece ad ogni più civil costume ([1]), e da quanti stranieri aspirano a' commercii e invidiano la sua grandezza. Nella comun lotta i turchi invadono e schiacciano la potenza cristiana. E colla seconda metà del secolo XV l' impero levantino di Genova è caduto. Venezia mal regge i suoi traffici, e gli stranieri, tolta all' Italia la gloria de' commerci, la fanno schiava.

Risorta ora a insperata grandezza politica, potrà dessa riprendere, in parte almeno, l' antica gloria della navigazione e dei traffici?

E se speranza giova, donde la forza e l' ardire se non da Genova?

Avea la repubblica a' suoi bei tempi tre correnti di navigazione, che formavan linee regolari, come oggi diciamo, ad alimentare il commercio tra l' Oriente e l' Occidente.

La prima comprendeva il naviglio di breve corso, anch' esso armato ([2]), e faceva il commercio sul litorale, sulle coste di Provenza e di Spagna e delle isole, allora emporii ricchissimi del Mediterraneo. Na-

([1]) Gli Arabi non catturavano nave nemica se caricato avesse merci ne' proprii porti.

([2]) L' armamento variava secondo i tempi e i viaggi; ma fu sempre ordine che per navigare oltre Portovenere, anco per breve mare, la nave dovesse avere armati, che la legge del 1291 prescrisse in 20 balestrieri almeno.

viglio più potente scorreva gli Stati di Barberia, avendo per meta l' Egitto e per stazione l' isola di Cipro. La terza navigazione, riserbata alle navi del lungo corso, entrava per il Bosforo, stazionando a Pera, e commerciava con tutti i porti del Mar Nero: biforcandosi da Pera in due linee; o per Trebisonda, o per Caffa, facendo i porti di Crimea (Gazzeria) e spingendosi, per estremo limite, alla Tana sul mar d'Azof.

A Pera, sobborgo di Costantinopoli, e a Caffa, capitale di Gazzeria, ove eran le maggiori forze genovesi o presidii, erano anco i ricchissimi emporii o depositi di merci; ma non meno importanti erano i porti di trasbordo, e quelli di stazione di transito, nonchè i luoghi di terraferma che servivano ai grandi mercati.

Le perdite di Terrasanta, l' instabilità dei possessi territoriali, la vicendevole e talor capricciosa vittoria delle armi, ammaestrarono la genovese repubblica a non mirare ad altro che a stringersi ove erano gli sbocchi del commercio, e a variare secondo che quelli mutavano.

L' impero latino di Costantinopoli prima, e Venezia di poi, massime per opera di Marin Sanudo, aveano gli invidi occhi vòlti all' Egitto. Conquistato sarebbe rifiorita Babilonia, fatta centro di tutto il commercio d' oriente. È voce che San Luigi di Francia ei pure caldeggiato già avesse simile progetto grandioso.

Genova invece, positiva sempre, vedeva gli occidentali divisi e discordi, le crociate cadute a gare infeconde e

pensò suo partito di stringersi a' greci, poi agli stessi infedeli, i Soldani d' Egitto e saraceni; e mutar di evento secondo i bisogni, pur di signoreggiare il commercio.

E per sua saviezza, alleandosi coi nemici di Santa Chiesa in Levante conservossi in patria guelfa; e stringendosi colà coi barbari, insegnò civiltà in Europa.

Delle tre vie o linee della navigazione, la maggiore, quella del Mar nero, di sì possanza era che i suoi tesori avrebbero reso Genova forte come oggidì l' Inghilterra, se l' ira faziosa non l' avesse perduta.

Da Genova le navi per Romania doveano procedere di conserva, in convoglio di tre almeno; i capitani sborsassero, prima della partenza, 4000 lire genuine (circa 200 mila lire) per cauzione di non violare in navigazione i regolamenti o trattati della repubblica. Prima di entrare in Ponto Eusino le navi si trattenessero in Pera otto dì, dieci al ritorno. In Trebisonda e alla Tana non più di dieci di stazionassero: e quelle per Azof o ritornanti per un intero giorno ormeggiassero a Caffa.

Ed era sì numeroso il naviglio che in Costantinopoli è memoria stazionassero nell' epoca di sua grandezza fino a 1600 legni; onde, avendo i genovesi il predominio, ben grande dovea essere la nostra flotta. E il nostro emporio di Pera fu in allora il più abbondante e ricco che esistesse nel mondo, così giustamente osserva il Canale.

Ivi, nel Mar nero e in tutta Romania, era il traf-

fico d' ogni ragione di merci orientali e la permuta delle europee: ivi, per i genovesi, esenzioni complete di dazii, e privilegi e immunità e possessi territoriali, e infine signorie e dinastie di potenti famiglie di Genova.

Veniva, pure d' onor grande e di lucri, la navigazione tra Genova e gli stati barbareschi e l' Egitto. Prima ancora che tramontasse il secolo XII Genova avea già trattati col Marocco e col Soldano d' Egitto.

Due volte all' anno partivan da Genova conserve di navi per questa navigazione, di primavera e d' estate: *passagium martii* e *Sancti Johannis Baptistae*. Stazionavan dapprima a Ceuta (Gibilterra), poi a Tunisi, ove ben presto i genovesi si fecero potenti. Si avean colonie e porti d'importanza d' approdo altresì a Tripoli e Bugea, per tacere de' minori. Ma Tunisi era il maggior scalo per l' amicizia di quegli imperatori, che accordarono larghi privilegi; fra altro pagassero i genovesi il solo 5 per 100 di dogana (diritto ridotto poi a metà), mentre a Tripoli e' conveniva pagare il 20; altrove più. E in Tunisi si ebbero anco possessi territoriali ne' quali era esenzione di dazio: e, perfidiando di poi quel sire moro, fu fatto captivo, sottomesso e costretto più volte a pagar indennizzi a Genova di più milioni di nostre lire. E sì grandi eran le nostre relazioni con Tunisi, che è appunto fra Genova e quivi che nel 1317 troviamo noleggiata una nave per il servizio di posta.

Meta di tal navigazione era per altro Alessandria. Questo antichissimo sbocco di commercio Orientale

conservavasi potente. Stazionavan in quel Porto, anco in antico, navi della croce rossa di Genova, del Leon di San Marco e della volpe pisana.

Il gran mercato era al Cairo; ma Rosetta e Damiata avean pure importanza, e Genova potè mettere Consolati antichissimi in quei luoghi.

I Soldani d' Egitto, cupidi di denaro e gelosi, intralciavano la navigazione de' nostri ed aggravavan la dogana sino al terzo valor delle merci, ed era esorbitanza. Il contemporaneo Sanudo, scriveva: ... » percipit soldanus in diversis locis tantum de thelloneo, » quoad tertium valoris omnium specierum aerarium » suum intrat ».

Senonchè perdute le colonie di Siria, e il mar rosso cominciando a popolarsi di navi, onde l' accresciuto traffico coi chinesi che è fama avessero nel vicino golfo persico flotta di 400 navi ([1]), brigarono per lor pro' i Genovesi e ottennero dal Soldano d' Egitto il trattato del 1290. Il quale anzichè raumiliar quasi Genova, come scrisse un dotto francese, che integro quel trattato non conobbe, fu di splendore vivissimo al ge-

([1]) Marco Polo e Fra Mauro descrissero quelle navi. Non avean *bussola*, onde va errato il Cantù dando il vanto di quella scoperta ai chinesi. Avean sotto coperta sin oltre a 60 comode cabine per i mercanti; 13 paratie stagne dalla sentina, per modo che il cozzo parziale o la rottura per urto di balene come spesso avveniva, od altri sinistri non producevan naufragio. Quattro alberi e quattro vele: remi di quattro vogatori numerosi battelli di salvataggio e di servizio.

novese commercio. Però che il Soldano concesse ampia giurisdizione consolare, fondaco e chiesa, libertà di scarico, diminuzione di dogana, esenzione di diritti per il *dazio di consumo* de' genovesi, esenzione completa alla nave che non facesse commercio, sicurezza delle robe e persone anco in tempo di guerra.

La terza via o linea di navigazione genovese, sul litorale, coste di Francia e di Spagna, giungendo alle isole, ove eran emporii e stazioni di transito, non era meno gloriosa al commercio.

A Malta, Candia e Cipro procurò sempre Genova, ne' suoi bei tempi, d' aver possessi e presidii, poichè eran baluardi per la navigazione maggiore. A Cipro ebbe anco vero dominio: genovesi eran gli ammiragli del Papa che colà stazionavano a difesa di Cristianità, e i re dell' isola dalla repubblica in soggezione tenuti. Per tanto la signoria di Genova non eccedè mai i mercantili bisogni.

Ricchi e famosi le colonie e i possessi sulle coste di Spagna: centri di navigazione e commercio abbondante: Barcellona, Almeria, Malaga e le Baleari. Anco dopo le prime Crociate Genova continuò i suoi rapporti commerciali vastissimi colla Francia. Disceso Acquemorte, Marsiglia si estolle. Genova non fu mai buona vicina di Marsiglia nè il motivo occorre accennare di gelosia di traffici. Nell' antichità remota tentò anco di signoreggiarla, ma contenta Genova rimase in allora, di supremazia. « E i marsigliesi, scrive l'annali-» sta Bartolomeo Scriba (continuatore del Caffaro) non

» mai lealmente amarono la Città di Genova ». Per altro furon sempre buone relazioni di commercio largo. Ove era livore ne' genovesi (e si comprende il perchè) era per le navi marsigliesi che entrasser nel porto nostro procedenti dall' Oriente, dal Garbo, da Barberia; a codeste navi non si volea dar stazione, o l'accordata ospitalità alle supreme necessità restringevasi.

Per tanto Genova largamente concorse alle famose fiere di Francia, ove, durante il secolo XIII, si praticarono i primi usi del commercio internazionale. Nacquero da quelle e prosperarono regole e costumanze civili che facilitarono fin d' allora comunicazioni e fratellanza ne' mercati d' Europa. E là convenendo i mercanti d' ogni paese in grande numero, e gli italiani primeggiando, la Francia feudale ebbe molto ad imparare delle nostre libere istituzioni di que' tempi. Onde non va errato il Canale scrivendo che se i nostri fratelli latini d' oltr'Alpi ricercassero le memorie delle antiche loro fiere di Campagna, forse ivi troverebbero i germi di quella libertà onde parecchi secoli dopo andarono ammirati e vanno oggidì, i borghesi. E, così rifatta la storia di Francia, il nome italiano, nella gloria, avrebbe, a giusto diritto, gran parte.

Ma se da' moderni francesi è pretesa ardita o folle invocare e culto e amore per le nostre antiche leggi del commercio, che tanta civiltà apportarono, lo studio non dovrebbe da noi dispregiarsi.

E si vedrebbe con quanta sapienza i reggitori di Genova conchiudessero trattati di navigazione e di

commercio ispirati sempre a libertà. La sua signoria fra popoli stranieri, mirando al solo commercio, Genova sempre otteneva, senza impor mai il suo dominio territoriale. Anco fra barbari per far eseguire lr sue sentenze penali richiedeva l' exequatur de' principi de' luoghi. Abolito voleva il barbaro diritto di naufragio: e rispettate sempre le robe e le persone de' neutri. Anzi di più: inviolabili, per trattati solenni, anco i contrabbandi di guerra che si facessero in danno nostro da' privati di nazioni non nemiche: e trovati a combattere coi nostri nemici contro di noi dopo il combattimento, se catturati, avean diritto di libertà.

E di questa libertà che a' dì nostri par strana, perocchè ora il contrabbando di guerra è sempre perseguitato da chiunque commesso, ed è nemico chiunque sia armato contro di noi e combatta, Genova usava largamente e largamente avvantaggiava.

I Papi e le potenze cristiane d' allora (la cristianissima Spagna peranco non potea dar esempio di civiltà nell'Africa e nell'America) accusarono la genovese repubblica di due grandi abusi per la sua libertà sconfinata del commerciare. Il traffico de' genovesi d' armi coi saraceni, e di schiavi cogli Orientali.

Gli statuti di Genova quel commercio vietavano; e il divieto ripeteasi nelle regole di Gazzeria e Romania: *Devetum Alexandriae* e *Devetum Jspaniae et Barbariae:* ma era blando divieto, o andato in disuso o non curato mai. Comunque si fosse la repubblica medesima riconosceva il traffico infame de' prestanti ma-

malucchi e delle belle odalische che i genovesi traevan dalle falde del Caucaso alle spiagge del mare. Antico era, per le memorie, il fatto di navi genovesi che in Egitto permutavano *pueris et puellis* con zuccaro, aromi, ecc. E nel 1424 la repubblica intimando al Soldano il pagamento d' indennità di guerra per danni dice: « ut nobis restituat sive nostris damnum passis illos » ducatos auri sexdecim millia qui a nostris merca- » toribus pro avaria sclavorum Caffae extorti sunt. »

E a nostro obbrobrio sia noto questo articolo dello statuto di Gazzeria del 1403: » Qualunque padrone » di nave che non avesse carico che di sale e zavorra » potesse imbarcare quella quantità di schiavi e schiave » che meglio gli piacesse senza incorrere in contrav- » venzione ».

Possiamo noi perciò scagliare anatemi? Noi, a cui se talentasse ingiuria per le patrie sciagure, dovremmo forse confessare che, fatta ragion ai tempi, quell' articolo abolito non venne. Però che i nostri piroscafi, che non trovan merci, salpan ora da Genova carichi di carne italiana destinata al servaggio d'America, stivata in modo che fa pietà!

Gloria non fu mai che non avesse dolori.

Per tanto, d' un velo coperta l' umana cupidigia, la genovese repubblica può darne i migliori esempii come dai grandi traffici si potesse, monda di colpe, acquistare ricchezza e gloria.

Le grandi iniziative private e la virtù delle flotte a poco giovato avrebbero senza la sapienza ne' reggitori

di un regime doganale e coloniale di navigazione e di commercio inspirato a ben altri ideali che non sono i nostri. Noi vogliamo dominio territoriale per il fastigio di un malinteso onor nazionale; vogliamo civiltà usando barbari mezzi, per ottener libertà opprimiamo, e per aver ricchezza aggraviamo i commerci di tale dogana che e' non possono che dar mal frutto

In quasi tutti i possessi latini della Siria i genovesi aveano di lor parte il terzo de' diritti di *catena* dovuti al principe del luogo. Eran diritti marittimi e doganali che aggravavan le navi non genovesi (che elleno eran esenti dal pagamento), le quali ivi faceano operazioni di commercio in concorrenza con Genova, ormeggiando nell' interno di que' porti, ossia entro la catena che indicava difesa di quelli.

E le memorie ne fan certi che il vantaggio non era dai percepiti diritti, tanto eran lievi, sì bene dalla esenzione di essi per la moltiplicità delle nostre navi che ivi trafficavano ([1]). Infatti, per solo esempio, l'appalto di quei diritti in Acri fruttava annualmente bisanti 750; mentre il solo fitto delle case genovesi di quel luogo dava 2673 bisanti.

In quei tempi di medioevale barbarie mai le dogane percepirono oltre il 10 e il 20 per cento del valore

([1]) Per aver idea del nostro numeroso naviglio basti aver presente come all' espugnazione di Ceuta, porto di Stazione per la navigazione all' Egitto (1234), la flotta genovese componevasi di 70 grandi navi, 30 piccole, 20 galee e molti altri legni minori!

delle merci, mentre ai civili dì nostri, e molte, le son aggravate persino di tre volte più del costo!

Insopportabil cosa parve ai veneti e pisani continuare il commercio coll' Egitto, poichè quel Soldano il 30 per cento dalle merci esigeva. E se i genovesi ivi prosperarono si è che pel trattato del 1290 non pagavan dogana senza far operazione di commercio e altre facilità aveano, tra' quali, forse non ultima, il contrabbando. Il quale alligna sempre ove è esosa dogana. E i genovesi in Egitto pagavano sulla semplice loro dichiarazione, avvalorata dal contratto di vendita, o, come si direbbe oggidì, sulla semplice fede del *manifesto doganale*.

E tutti sanno qual fede abbia quel documento doganale ove non fosse, come s' usa ora, fiscaleggiato; e così de' contratti che debban servire per pagare imposta.

E allo incremento de' grandi commerci giovavan non meno della mite dogana quelle leggi marittime e commerciali che la civiltà moderna copiò integre. E son vanto non di popoli speciali, o amalfitani, o catalani o francesi che sieno; ma di tutti i naviganti di quell' epoco Chè il Consolato del mare, inspirato al diritto romano e alle leggi Rodie, altro non è che un codice internazionale alla cui formazione tutti concorsero e che sapientemente a' bisogni d' allora provvide. Codice che a' bisogni moderni invece di fetta.

E in tutte quelle leggi e costumanze del civil commercio, di cui si ha maggior gloria, Genova ebbe

grande parte. Nè la sapienza moderna seppe ancora trarre suo pro' di quel famoso contratto genovese della *maona*, di società fra governo e privati, che rese forte la genovese repubblica del concorso de' privati; e questi innalzò sino alla dignità del principato: [1] formando un sol ente, inseparabile e indissolubile, tra governo e cittadini più che non possano certe vacue formole d' oggidì. E, a riguardo delle regole de' traffici privati, a dimostrar quanto i genovesi fossero avanzati sugli altri popoli, ecco il testo d' una cambiale del 1207, che non si potrebbe desiderare più perfetta:

» Simon Rubeus bancherius fatetur habuisse L. 34
» danariorum Januae, et danarios 32 pro quibus Wmus
» bancherius eius frater debet dare in Palermo marcas
» octo boni argenti illi qui ei dabit hanc cartam » [2].

Nessun popolo poi forse seppe come i genovesi far sacrifizio fin dall' antichità del proprio orgoglio e delle proprie leggi per dar sviluppo ai commerci. Valga l'esempio della moneta. Usavansi in Genova i Bruniti, moneta propria che soddisfaceva l' onore dell' indipendenza del Comune. Ma sviluppati i suoi traffici coll'estero, Genova libera, non soggetta all' impero, umiliossi chiedendo privilegio a Corrado di Germania nel

[1] Per l' impresa di Scio (1340) la genovese repubblica rimase in debito verso i privati di 203 mila lire d' allora, che pagar non potè; onde ai *maonisti* passò la sovranità di quel luogo.

[2] Canale, V, III, p. 206 e Belgrano: « L' interesse del denaro » e le cambiali. » (Archivio Storico Italiano)

1139 di batter moneta, pur di averla di maggior corso all' estero. E qualche secolo dopo, la repubblica fiorentina imitava la *genovina* d' oro, chiamandola *fiorino*, tanto il conio genovese avea bontà e fama ne' commerci.

Nella seconda metà del XV secolo, colla perdita delle colonie, cadde lo splendore della genovese navigazione: ma la gloria del commercio, colla Casa di San Giorgio, perdura.

Istituito il Porto Franco, sino a 200 navi, cariche di grano, entrano in un sol dì nel Porto. E il traffico torna quasi allo splendore antico.

Ma Britannia che si era fatta grande alle nostre sciagure; che il dominio de' mari a sè avocò collo stendardo stesso del nostro San Giorgio, ingelosì a quel rifiorire del Genovese commercio. E con memorando blocco venne ad opprimere il Porto di Genova.

Quarantadue e sino ottantadue bastimenti genovesi, tanto è ancor l' ardire de' nostri marinai, sfuggono al blocco (1747-1800). E' sono i guizzi della morte: poichè Albione vuole ed ha il trionfo assoluto de' commerci e della navigazione, e non su Genova sola, ma nel mondo intero.

Fu grande colpa e grande espiazione. Dal dì che il maggiore de' navigatori, genovese, venne dalla patria reietto, è stata decadenza della genovese marineria.

Ora nella memoria di quel Grande Genova ridestasi: e possano ridestarsi tutte le sue glorie.

Nè vadano dimenticati i precursori di Cristoforo Colombo, genovesi anch' essi. Fin dal secolo XIII essi

tentarono grandi scoperte in quei paesi di antropofagi, in cui la carne de' bianchi, è fama, venisse risparmiata perchè creduta malsana. Di quei marinai e mercanti genovesi è la gloria d'aver scoperte le Azzorre e le Canarie. E giacchè i tempi rei non ci tramandarono i nomi di tutti, nè i fasti, siano almeno onorati i conosciuti Marocello Lanzarotta e Antonio Noli. Nè dimentichiamo che la nave di Ugolino Vivaldi ([1]) (1291), perdutasi miseramente ai confini dell'Africa tenebrosa, guadagnò il Capo di Buona Speranza forse, e due secoli prima de' più fortunati navigatori portoghesi.

Onde cieca sventura, non minore arditezza, tolto ne avrebbe il vanto.

([1]) Si credè erroneamente che con il Vivaldi fosse un Tedisio Doria (Veggasi il Belgrano — Atti della Società Ligure di Storia Patria. Vol. XV).

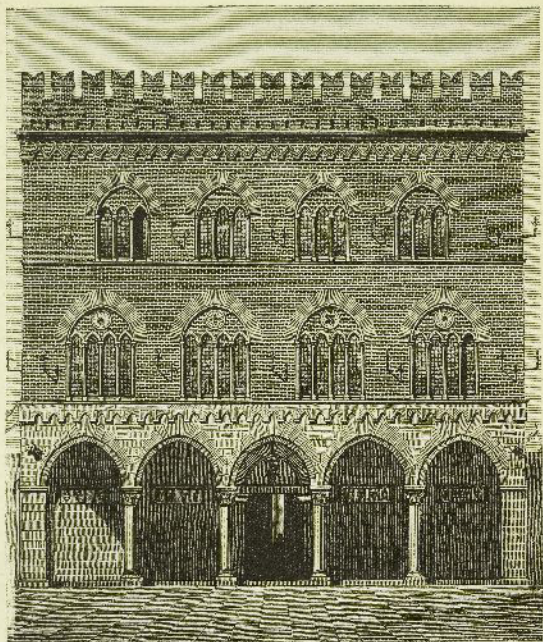
VII.

CASA DI SAN GIORGIO

Il palazzo del Capitano del Popolo, poi del Comune al Mare, della Dogana, delle Compere e Banca di San Giorgio — Il debito pubblico di Genova — Istituzione della Casa di San Giorgio — Sua amministrazione, sviluppo e potenza — I magistrati e gli impiegati di San Giorgio.

« Nel 1260 Guglielmo Boccanegra, essendo Capitano
» di questa Città, comandò ch' io fossi fatto. Di poi
» frate Oliviero, uomo divino per acutezza di mente,
» mi adattò al comandato uso, di servire a residenza,
» di chi fosse per essere » (nell' Ufficio di Capitano).

Questa iscrizione, nascosta in parte da una testa di leone, che è uno degli ornamenti dell' abbattuta residenza de' veneziani di Costantinopoli, posta a trofeo sulla facciata del palazzo del Capitano del Popolo di Genova, ne fa fede che l' *operaio del Porto* e *del Molo* (come leggesi in un atto notarile) Frate Oliviero eresse il pregiato monumento ne' più bei tempi della libertà comunale.

L' insigne opera dell' umile Frate, a noi rimasta, che verrà all' antica eleganza di forme e maestà d' architettura restituita, toltole fra non molto il ciarpame

Il Palazzo di S. Giorgio.

adossatole da' secoli, servì in allora e poi più al pubblico utile che non alla privata residenza de' capi del Governo.

Abbiam notizia, è vero, che nel 1278 alloggiò in questo palazzo il figlio del Re di Sicilia: ma ne' primi anni del XIV secolo lo troviamo già tutto occupato da' pubblici uffizii.

Nel 1333 ivi funziona regolarmente la *Dogana*, ed è detto palazzo del *Comune al Mare* perchè è sede delle magistrature che col Porto più avean attinenza. E, ne' primi tempi, verso il 1296, ivi erano perfino le carceri e l'ufficio *de robariis*, magistrati che perseguitavano i furti e le rapine di terra e di mare.

Poi, coi Salvatori del Porto e del Molo, vi stanziarono tutti gli uffizii di marina, del commercio e le pubbliche amministrazioni finanziarie, coloniali, e segnatamente del debito pubblico o *compere*.

Finalmente nel 1407 il palazzo è occupato dalla *Casa di San Giorgio:* nel 1451 dal Governo è a codesta Compagnia ceduto; onde, da quell'anno, non più palazzo del mare, nè delle *Dogane,* ma di *San Giorgio* vien chiamato.

Per necessità d'allogarvi tanti uffizii il Governo aveva già alterata, con ingrandimenti, l'architettura del palazzo: la Casa di San Giorgio ampliò ancora di molto e modificò; e così il prezioso monumento di quell'arte giovane e forte venne a noi deturpato, irriconoscibile quasi.

Non mai peraltro come nel secolo nostro venne

questo palazzo trascurato, chè i reggitori del passato, anco ne' tempi rei, n' ebber cura. Sono iti i begli affreschi dello esterno del Tavarone, e quelli, là presso, del Piola: ma sulla torretta di San Giorgio v' ha ancora la campana con la scritta: « anno 1667. Dum » campana sonans ex equo divido tempus. Petrus Hemony me fecit Amstelodami. » ([1]).

Ora però venne già (1891) decretato il restauro all' antico stile. Ma comunque e' sia della sorte dello storico palazzo, riesca opera civile, o rimanga avanzo informe che irrida l' antica grandezza, e' giova sempre a rievocare la gloria di *San Giorgio*.

Questa Compagnia ebbe meritata fama nel mondo come prima istituzione che, i secoli precorrendo, in sè compendiò tutti i futuri istituti di Finanza. Il rimanente dell' Europa giaceva ancora nella barbarie, o si viveva nell' ignoranza delle leggi che a' civili commerci presiedono, e già San Giorgio era modello di amministrazione sagace, e tutti ammaestrava. Ivi grande associazione de' creditori dello Stato, forma perfetta del debito pubblico (prima con rendita fissa poi fluttuante), perfezionamento di scritturazioni, fede di credito, ordinamenti di Banca, stanze di compensazione, deposito franco, magazzini generali. Ed incremento validissimo della beneficenza pubblica onde nessuno

([1]) Si credè fosse stata regalata dalla repubblica di Olanda: invece la fu pagata di buon denaro. (Belgrano « Gli antichi orologi di Genova » — Archivio Storico Italiano).

istituto giammai, nè prima nè poi, seppe come San Giorgio coadiuvare a' governi nelle opere grandiose, e a' privati nel ben fare.

Il Comune di Genova, assai prima che la Casa di San Giorgio si istituisse, avea già perfetta nozione degli ordinamenti finanziarii che quella usò, e che da lui anzi apprese. E sta qui appunto sua gloria, perchè quegli ordinamenti che in mano degli uffiziali del governo la repubblica opprimevano a decadenza, in mano degli amministratori di San Giogio le diedero lustro maggiore e trionfarono sempre.

Era antichissima in Genova l'istituzione delle *compere* (di cui San Giorgio ebbe poi il monopolio), ossia l'assegnazione a' privati di gabelle in tutto od in parte, in rimborso di prestiti, o pagamento di prestati soccorsi al governo.

Anzi di più: il Governo di Genova, fin dal secolo XIII, coi privati si associava nelle pubbliche imprese, e coi privati o individui o compagnie (era detto far *maona*, dal greco) divideva non solo i redditi delle gabelle, ma anco le spoglie dei vinti, le prede, e perfino l'imperio delle conquiste territoriali.

E fu sapienza civile, però che i cittadini discordi fra di loro, discordi col Governo, divisi dalle passioni di parte (finchè rimasero poveri di censo in piccolo Stato, ove non poteva prepotenza di capitale) di subito si accordavano nelle grandi imprese, ove l'utile era di tutti.

Senonchè non tutti i privati ebbero la virtù che si

riscontrò di poi nella savia costituzione dei magistrati di San Giorgio. E coll' aumentar delle ricchezze private il pubblico erario impoveriva, e collo ingrandirsi dello Stato le forze indebolivano, perchè i costumi tralignavano. Onde i disordini nella repubblica, l' infuriare delle fazioni ambiziose, rese potenti dai tesori che il Governo stesso dispensava a' privati.

Il Comune di Genova ne' più bei tempi di sua grandezza era sì modesto nelle spese che troviamo nel 1237 non aver reddito che di sole 27359 lire di allora, delle quali 10 mila spese nel pagamento de' mutui

Pure con tanto misero erario nel 1292 può dare 10 mila lire alla famiglia Doria per aver lo spazio di fabbricare il palazzo di sua residenza, (che divenne poi il palazzo Ducale) e ciò malgrado nell' anno 1293 nessuna sua gabella è in pegno.

Non così pochi anni dopo: Genova è nel massimo splendore di sua potenza politica e coloniale; ma il disordine delle finanze è grave. Nel 1334 un Salagro di Negro e un Simon Navone, collettori de' pubblici introiti e dazi che spettano a' particolari, brucian i libri delle esazioni e rubano il denaro. E nel 1359 la fazione dominante, sulla piazza di San Lorenzo, dà pure alle fiamme i registri e le carte del *capitolo* e *della dogana*, in cui « *esisteva tutto il mobile de' cittadini*, » nè il Doge, Boccanegra, può colpire i colpevoli.

E il male inciprignisce vie più cogli anni, onde, nal 1407, il Governator di Francia che reggeva Genova,

stretto a' rimedi, istituisce il « venerando ofizio degli » otto prudenti signori incaricati dell' esdebitazione » delle Compere. » Essi, come già si era tentato nel 1346, riunirono tutte le compere in un sol conto; ma, con ordinamento nuovo e sapiente, sono sbandeggiati gli speculatori, e sottratta è l' amministrazione dall'influenza degli uffiziali del Governo. La novella istituzione sorge autonoma, sotto l' invocazione di San Giorgio: amministratori gli stessi *comperisti*, direttamente interessati.

Affine di garantire il capitale degli antichi e nuovi creditori del Comune o *comperisti*, all'Amministrazione di San Giorgio vennero confermati i privilegi del *Capitolo* delle vecchie *Compere*, e in seguito nuovi se ne aggiunsero.

Inviolabilità de' capitali e de' proventi: il Governo, ne' riguardi finanziarii, soggetto a' regolamenti di San Giorgio come e' fosse un privato: vietato a lui creare nuove imposizioni e le esistenti aumentare in pregiudizio dell' Uffizio di San Giorgio: i suoi decreti di deroga a' testamenti degli azionisti non validi senza l' approvazione dell'Amministrazione. I debitori della Casa non ponno aver salvacondotti dagli uffiziali governativi: gli uffiziali di San Giorgio immuni per tutti gli atti del loro uffizio; e in essi piena balìa dell'amministrazione della Casa e giurisdizione civile e penale verso tutti i soggetti e gli aventi causa colla istituzione. E per ultimo dichiarata incompatibilità di cariche tra Governo e San Giorgio, sì che i maggiori uf-

fiziali della Casa non possono aver funzioni governative.

Fu detto, e ripetuto anco dal grande Segretario Fiorentino, che San Giorgio era uno Stato entro lo Stato, anzi a questo superiore, però che la Repubblica, ne' momenti suoi più tristi, a San Giorgio cedeva il dominio de' suoi possessi. E i magistrati di San Giorgio le turbolenze acquietate con saggia amministrazione, ritornata la pace, alla repubblica le signoreggiate terre restituiva.

Il Macchiavelli, colpito da tanta possanza dell' istituzione, profetò che dessa avrebbe col tempo la repubblica sostituita: ma e' fu vaticinio errato, poichè, quella savia amministrazione, politica abborriva. E come nel corpo politico della Repubblica era inettezza di bene amministrare, così nel corpo amministrativo era inettezza di signoria politica. Il miracolo del breve governo di San Giorgio nelle colonie levantine, nella Corsica, a Sarzana, Sarzanello, Pieve di Teco, Levanto e vicinanze era unicamente operato da' suoi tesori, di cui la repubblica difettava, nè fra il rumoreggiare delle fazioni avrebbe potuto, come San Giorgio, sì bene profondere, con sapienza scevra da passioni politiche.

La storia del mondo civile finora non seppe darci esempio di un istituto finanziario e bancario che superasse San Giorgio nel sacrificare i suoi interessi e capitali al bene della Patria. E d'altra parte i reggitori della genovese repubblica furon maestri nell'arte di annichilirsi e scomparire in dati momenti, per risor-

gere poi in più propizie circostanze ([1]). La sola Compagnia delle Indie seppe rendere non dissimile servizio all' Inghilterra. Chi scrive a dì nostri di *San Giorgio* ricerca quasi esclusivamente nell'istituzione la sola parte bancaria, pago di rivendicare a Genova la gloria di iniziatrice de' moderni istituti di credito.

Ma San Giorgio, almeno per la genovese repubblica, ebbe gloria maggiore. Il Governo non si sarebbe potuto reggere senza i tesori di lui: non il Porto mantenersi, chè tutte le sue opere più costose e indispensabili, come il Molo nuovo, furon erette co' suoi denari; e tutte, o quasi, le maggiori opere pie, che fino a' dì nostri diedero lustro alla Città, ebbero creazione in San Giorgio.

Nel 1408 quando la Casa incominciò a funzionare sul modello, da essa perfezionato, delle antiche Compere, aprì il credito nel *Cartulario delle Colonne* (detto così perchè trascritto a colonne) di lire genovesi 2,938,402.10,2 in *luoghi*, ossia azioni, valutati di cento lire l' uno ([2]), col provento del 7 per cento, e che tal durò per parecchi anni.

([1]) Nè congettura vana è la mia. Ad esempio le colonie del Levante ceddè la Repubblica alla Casa di San Giorgio per il prezzo di lire genuine 5500. Ora, in quei tempi la genuina avesse anco valore 20 volte superiore alla nostra lira (e nel 1453 parrebbe non fosse sì elevata), non v' ha chi non vegga l' intenzione nel Governo di ritorsi a quel vil prezzo, a suo tempo, le colonie.

([2]) Il valore o prezzo commerciale dei *luoghi* variò sempre ogni anno: raggiunse perfino un massimo di 278 lire (1621), e un minimo di scudi quattro (1800).

I cartulari erano otto, divisi per *Compagna,* o rione, ai quali nel 1515 se ne aggiunse un nono per le opere pie, distinto colle lettere O. M. (Offizio Misericordia), tenuti e custoditi da quattro Notai.

In essi, scritto in foglio separato, era il nome di ogni partecipe e la quantità de' *luoghi,* e, sotto, annotavansi i proventi e tutte le operazioni di vendita, cessione, o trapasso.

Ogni creditore, ossia *colonnante*, poteva, senza alcuna formalità, disporre tanto del capitale quanto de' frutti, per sè o in favore altrui anco con semplice ordine verbale al notaio.

Semplicissima era pure la scritturazione per i trapassi in causa di morte del titolare, e le sorprese erano garantite col registro delle *opposizioni.*

Cartelle delle azioni non si rilasciavano: ma, se il colonnante il richiedeva, venivagli consegnato un *estratto* del cartulario, e valeva come titolo del credito di lui.

Nel 1456 la Casa, per le gravi spese sopportate nel governo delle colonie, dovè ordinare la sospensione di tre anni del pagamento de' proventi. A tal mora venne autorizzata dal Papa, che le accordò eziandio di vendere a minor prezzo del valore i proventi di tre anni avvenire; e rese poi tal concessione perpetua.

I proventi triennali chiamaronsi *paghe:* e per la differenza de' pagamenti tra le *paghe scritte* e il *numerato,* ossia esigibile, secondo si trattasse di *paghe* maturate o non, si disse *far le scuse.* Onde nella com-

plicazione delle operazioni relative un perfetto sistema di *sconto*.

Prima del *magno contratto di consolidazione* tra la Repubblica e San Giorgio (1539) tutte le gabelle erano redimibili.

L' organizzazione delle *compere* era tale che col tempo le gabelle, istituite per far fronte a' presenti bisogni della repubblica, doveano alienarsi, estinguersi da sè. Se il reddito di una gabella dava, verbigrazia, 5 mila lire, si formavano nelle *compere* 1300 luoghi: se ne vendeva soltanto mille e gli altri trecento, detti *coda di redenzione*, si lasciavano nelle compere a moltiplicare sino a che formassero il fondo che estinguesse la gabella stessa.

A questo sistema di ammortizzare il debito venivano poi in aiuto benefici cittadini che, per amore di patria e del pubblico bene, legavano alle *compere* vistosi capitali, perchè, moltiplicando, spegnessero le più gravose gabelle.

Peraltro non si ha esempio che la Genovese repubblica lasciasse estinguere gabelle. L' esperienza troppo bene ammaestrava che lo sgravio, non sentito generalmente, d' una tale alienazione avrebbe di troppo impoverito il pubblico erario ([1]). Solo si ha notizia che

([1]) E meglio avrebbe fatto il Parlamento italiano a seguire lo esempio della Repubblica di Genova a riguardo dell' imposta sul macinato. La sua abolizione, voluta da soverchio amore di popolarità de' reggitori d'allora, che ha prodotto? Benefizii non sentiti, guai alle finanze, e, alla vecchia gabella, nuove non meno pesanti surrogate!

venne redento il balzello sulla cottura del pane, detto *Pancogolo:* ma si ha, contemporaneamente, che rimpiazzato venne con addizione sulla gabella del grano.

Quando i proventi del *Moltiplico*, chè così si chiamavano i frutti delle *code di redenzione*, capitalizzati, eran per estinguer gabelle, il Governo pigliava occasione di straordinarii eventi che richiedessero denaro in gran copia, e (senza che gli eventi facesse nascere ad arte), il Porto avea sempre bisogno di straordinari lavori. Avuta autorizzazione del Senato, intaccava *San Giorgio*, ritirando le somme de' proventi, eccetto una parte che rimaneva come *coda di redenzione* a moltiplicar di nuovo; e l'operazione di storno dicevasi *ritardare il compimento del Moltiplico.* Onde nel primo trentennio del XVI secolo i *luoghi* da sdebitarsi in San Giorgio salirono a 476,706.

E così si venne sino all'anno 1539, in cui la repubblica, pressata da grande necessità di denaro, non più l'amministrazione ma la proprietà vendette a *San Giorgio* di quasi tutte le gabelle e pubblici introiti per la somma annua di lire 50 mila di paghe in 4 rate. E però il debito pubblico da redimibile si convertì in perpetuo, e l'operazione fu detta « *magno contratto di consolidazione.* »

E fu immenso vantaggio a *comperisti*, o creditori, poichè la maggior sicurezza de' luoghi ne aumentò il credito e il valore, ed in commercio le azioni divennero *negoziabili*, onde le combinazioni molte e nuove operazioni finanziarie.

Pertanto le *code di redenzione* e i *moltiplici* rimasero nella istituzione di San Giorgio per le opere pie e lasciti di beneficenza.

I privati desiderosi di rendersi benemeriti della patria o dei loro congiunti avean approfittato, e approfittarono sempre, di quella ingegnosissima combinazione finanziaria. Anco con somme poco considerevoli depositate in San Giorgio, si potè ottenere, cogli interessi composti, vistosi capitali e fondare così le tante pie istituzioni onde va Genova fastosa.

La volontà de' benefici testatori S. Giorgio eseguiva religiosamente. Per derogare a' testamenti, ne' casi eccezionalissimi, e' ci voleva un decreto del Senato, approvato dalla Casa. Ma non aveva mai forza sul capitale, inviolabile; soltanto poteva ritardare il compimento del *Moltiplico,* stornando annate di proventi.

Che *San Giorgio* prima del *magno contratto di consolidazione* eseguisse vere operazioni di banca non v' ha indizio. Ma verso il quarto decennio del secolo XVI abbiam certezza che la maggior parte delle negoziazioni e contrattazioni tra' privati si eseguivano con *biglietti* di San Giorgio; e in quel turno ne circolavano annualmente per non meno di 2 milioni di lire.

Tre locali per la custodia del numerario aveva San Giorgio, detti *Sacristie.* La *vecchia* in cui riponevasi gli scudi d' oro e d' argento e venivan estratti per ispecie: la *nuova* destinata a' pezzi da otto *reali*: la terza accoglieva il denaro da' privati depositati in moneta corrente, a prezzo di *grida* del magistrato delle monete.

Quindi i *cartulari*, tenuti da' Notai, *d'oro*, *d' argento* e *di reali* e i *biglietti di cartulario*, da' Notari emessi, di tutta o parte della somma o della specie metallica depositata e disponibile a beneplacito del portatore.

« Questi biglietti, nota una dotta relazione, acquistarono tanto favore, che, non solo supplirono al numerario della circolazione, ma furono ad esso preferiti. Erano vere e proprie *fedi di credito* universalmente accolte. Splendida prova e premio della probità e solidità della Casa. »

Pertanto non fu che nel 1675 che la repubblica estese i privilegi del denaro de' *luoghi* di S. Giorgio ai versamenti di *deposito*, ossia che riconobbe, *privilegiato*, il Banco che erasi eretto nella Casa. E, approvando il governo questa nuova istituzione aggiunta alle compere, ordinò: « che per mezzo di detto Banco o
» suo credito, o per mezzo dei cartulari di S. Giorgio,
» i loro biglietti, dovranno col ragguaglio alle Gride
» pagarsi. Così tutte le tratte, ordini, e lettere di
» cambio, e altro, che per qualsivoglia causa, niuna
» esclusa, e in qualunque somma benchè minima si
» faranno pagabili in questa città da qualsivoglia parte
» del mondo; e similmente qualunque rimesse, lettere
» ed ordini di cambio e altro che di qua si faranno
» per qualsivoglia piazza, in qualunque somma benchè
» minima; come tutti gli altri pagamenti che per
» qualunque causa averanno da effettuarsi nella pre-
» sente città in denari contanti. »

E fu dopo questa provvisione dell' autorità politica

che la Casa, sebbene fondata sulle *compere*, intitolossi col nome di *Banca*, però che omai l' istituto bancario era divenuto principale sua gestione.

I *luoghi* o azioni di San Giorgio ebbero prezzo vario in commercio secondo i tempi e l' estimazione della Casa non solo, ma altresì secondo il vario effettivo della lira *genovese*, così che differente era il valore che assegnava il Banco, di *numerato* o scritto, e quello che in piazza correva. L' azione di cento lire salì, fuori banco, sino alle duecento circa: onde computavasi in moneta di banco e fuori banco.

E cadde *San Giorgio* colla genovese repubblica, di cui era, non parte, anima. I tempi nuovi proscrissero i suoi istituti.

E, con San Giorgio, scomparve dal mondo il modello di un' associazione privata di azionisti che non mirava a' grassi *dividendi*, come dalle private imprese oggidì si usa. Ma riducendo i proventi divisibili a modesto guadagno, secondo i bisogni de' tempi, il di più al comune bene devolveva. La Patria, avea dall' associazione privata, più che soccorsi e ausilio, la vita ne' momenti turbinosi; e le grandiose opere pubbliche compivansi senza aggravare, come oggidì, il debito pubblico.

E' fu San Giorgio, insomma, istituto sociale che non ha riscontro ora, se non negli studi di filantropi sociologi, le cui speculazioni sono ancora ben lontane di trovar eco nella moderna legislazione; mentre S. Giorgio anco in ciò avea saputo precorrere i secoli.

Poichè il socialismo di Stato sarà tra breve costretto di crear istituti i quali, come San Giorgio, intacchino il superfluo delle rendite de' capitali privati in pro' del necessario per i bisogni sociali o pauperismo pubblico.

Fu bella scusa al governo accentratore di Francia d'abolir privilegi, odiatore interessato, per avocare a sè dogana e debito pubblico. E i governi di poi imitarono.

Protestarono i magistrati per i violati diritti de' *comperisti* e per le infrante convenzioni e franchigie e gli usurpati possessi. Ma e' fu inutile: *San Giorgio* co' nuovi ordinamenti, toltogli il credito, tutto aveva perduto.

Ma non la gloria e l' esempio degli integri *ufficiali di San Giorgio* (e' non vollero mai altro titolo); onde qual fosse la loro insigne magistratura qui conviene accennare.

L'Autorità suprema risiedeva nel Consiglio de' 480, eletti per scrutinio segreto: ed eleggibile il *Comperista* dai 18 anni in su che possedesse 10 *luoghi* non meno; il forestiero non escluso.

L' assemblea sceglieva poi trentadue elettori: questi, nello stesso giorno, acciocchè non potessero influenze, eleggeva gli otto *Protettori*, in cui risiedeva tutto il potere esecutivo e le funzioni maggiori.

Il più anziano de' *Protettori*, col titolo di Priore, presiedeva a tutte le assemblee e rappresentava l' istituzione.

I Protettori dovean essere maggiori di anni 30, eccetto due pe' quali bastava esser maggiori de' 25, aventi partecipazione non minore di luoghi cento *liberi di obbligazioni*, non interessati direttamente nelle gabelle: non parenti nè cogli elettori loro, nè cogli interessati alle riscossioni, nè col Sindaco o Cancellieri di gabelle.

Due de' Protettori venivan alle *scritture* deputati: due al *mattino*, ossia riscossioni, due al criminale e polizia.

L' Ufficio de' Protettori poi eleggeva, sempre fra gli azionisti, e col concorso degli stessi loro eletti, tutti gli altri magistrati di *San Giorgio*, e i maggiori Impiegati della Casa.

Le magistrature erano:

L' *uffizio del Precedente*, composto di quattro de' Protettori scaduti, dopo l' anno di carica, detti *Provveditori;* ed era principal cura loro di definire tutte le pratiche e gli affari non ultimati nell' anno anteriore dai Protettori.

Inoltre i due più anziani avevano il governo della Dogana col titolo di *Presidenti de' Caratti:* e i due meno anziani avevano, in tal governo, la parte esecutiva.

L' *ufficio de' Procuratori*, composto di otto azionisti aventi partecipazione non minore di luoghi 40, d' età non inferiore a' 30 anni (per due 25 anni bastava) ai quali, assistendo i Provveditori, spettava peculiarmente la sorveglianza de' Cartulari, e dar giudizio e sentenza di tutte le questioni relative.

L' *ufficio del 1444*, detto così dall' anno di sua creazione, era formato da otto azionisti proprietari di 40 luoghi non meno non obbligati, sei superiori ai 30 anni, e due ai 25. Eran i magistrati che più duravano in carica (otto anni) e avean compito di *terminare*, *decidere*, *intendere* e *conoscere* ogni affare non ultimato nel termine stabilito dagli altri magistrati, e di curare l' eseguimento de' *moltiplici* rimasti trascurati o sospesi. Giudicavano con piena balia, senza formalità d' atti e senz' appello.

L' *Ufficio del Sale* era composto di otto comperisti possidenti di 40 luoghi e aventi le qualità degli altri magistrati, i quali, eleggendoli, dovean dare speciale giuramento di escludere i *raccomandati*. Ad essi era affidata la gestione della gabella e del commercio del sale.

L' *Ufficio dei Sindicatori* e *Conservatori delle Compere* era formato da quattro azionisti, partecipi di 40 luoghi liberi e altri 100 anco obbligati.

Avevano autorità censoria: vegliare al mantenimento delle leggi di San Giorgio e all' osservanza de' regolamenti; inquisire e sindacare *d' uffizio* la condotta e le operazioni di tutti i magistrati e impiegati, multare e condannare i colpevoli. E davan sentenza sui reclami de' privati.

Nelle assemblee avevan dessi posto d' onore.

Eppure tanto potere era affidato a' magistrati più giovani: due sui 25, e due di 22 anni. Il perchè si comprende alla risposta che si vuole aver data un

padre al suo figlio *Sindicatore*, in que' tempi di tanto rispetto alle canizie. Insisteva il figlio per accusare un *Protettore* che erasi imbrattato di *vadimonia* sui *luoghi* di San Giorgio (specie di giuoco di borsa); e severo, ed accigliato il padre suo: « Vorrai tu, giovinetto nuovo ai negozii, sollevarti a giudice di sì esperto ed estimato uomo, che la sua vita consumò ne' traffici, a te padre negli anni e per d' esperienza maestro? »...

L' *ufficio dei Revisori* e *Consoli delle calleghe* (pubblici incanti) era il minore. Lo componevano quattro compartecipi di almeno 10 luoghi liberi: due maggiori dei 25 anni, gli altri dei 22. Non avevan autonomia come gli altri magistrati; ma dipendevano da' Protettori.

La Casa avea a' suoi stipendi, chè le magistrature erano tutte onorifiche, due Dottori col titolo di *savi*, un Avvocato Fiscale e un Uditore.

L' impiego poi più elevato presso di Essa era quello di *Sindaco*, che era il Procuratore Generale. Venivano poi due Cancellieri, il Tesoriere Generale e i Notai. I più importanti Ufficii avevano poi Sindaci, Tesorieri e Scrivani particolari. Ma anch' essi gli impiegati (materiali esecutori de' regolamenti, ordini e provvisioni de' varii uffizii o magistrature a cui erano addetti) non avevano carica stabile, ma temporaria i più, e soggetti molti all' annuale conferma.

Vincolati tutti, per giuramento, al secreto: analfabeti i servi acciocchè indiscreti non fossero.

I maggiori impiegati prestavano cauzione non indifferente, e godevano di stipendio annuo discreto:

1775 lire genovesi il Sindaco: 1275 lire i Cancellieri: 1660 lire il Tesoriere Generale dapprincipio, quando la sua cauzione era di 90 mila lire di numerato più l'ipoteca di 160 luoghi, stipendio portato in seguito sino a lire genovesi 3256 quando, per l'accresciuto servizio di Banca, dovè alla primitiva cauzione aggiungere altre sicurtà di 120 mila fiorini in complesso ([1]). Ma, come vedesi, non erano quei lautissimi stipendii elargiti oggidì a' grossi impiegati delle Società private. Ora, per non escire di Genova, avvi una Compagnia che stipendia il suo Direttore, non partecipe d'azioni, di oltre 30 mila lire annue: e, la stessa Compagnia, fuori di Genova, assegna più di 100 mila lire al suo Direttore Generale, partecipe nelle azioni.

A tempi invece de' privilegi, proscritti dai moderni ordinamenti, i partecipi a solo titolo d'onore, e con molta più di efficacia, amministravano dessi. E agli impiegati, non partecipi, per quanto elevati, non lasciavano che secondaria parte. Con retribuzione modesta, parsimonia era nelle spese d'amministrazione. E, di conseguenza, non fallimenti, non debolezza di vita mercantile, ma la gloria della Patria!

([1]) In San Giorgio non potevasi prestare sicurtà se non per una determinata somma. Occorrendo maggiore, altre sicurtà occorrevano. Così in caso di danno era fra molti diviso.

VIII.

DOGANA E PORTOFRANCO

L'antica dogana — Decaduta la navigazione genovese rifiorisce il commercio col *Porto-Franco* — Sua istituzione e sviluppo — I *Caravana*.

La dogana marittima, della quale trattiamo, aveva anticamente sede al Molovecchio, presso la chiesa di San Marco.

I più antichi balzelli doganali li troviamo denominati come *pedaggio,* ed eran pagati per lo più in natura ([1]). Dopo vennero le *decime del mare*, devolute in parte al Vescovo, in parte al Comune.

Verso la metà del secolo XIII rivendica a sè il Comune le imposizioni, pur facendo omaggio all'autorità ecclesiastica di propine sui tributi. E nell'anno 1333 troviamo che nel palazzo del *Comune* al *mare* funziona, perfezionata, la Dogana con tutti quei balzelli,

([1]) Anco Genova fu lordata del mercato degli schiavi. Per la vendita d'un *saraceno* pagavasi di dazio (anno 1120) soldi 5 di denaro, moneta antica di Pavia.

o quasi, che la fiscalità antica, non meno della moderna vorace, a noi trasmise.

Nè furono all' antichità sconosciute quelle imposizioni che ora chiamiamo *diritti marittimi*, chè anzi erano e più onerosi e di maggior numero e di più sottil distinzione. Fabbricazione, varo, [1] vendita, riparazione, *siverno*, o stazione d' inverno, *entrata* e *uscita*, ormeggio, distinto in *schiffato* o *rivagulo*, secondo che avesse o no la nave *balao*, o castello (fosse di grossa o piccola portata), sartie, equipaggio, in somma di tutto le navi doveano pagar tassa. E poi prestazioni personali per parte degli equipaggi affine di espurgare il Porto, o denaro che le prestazioni rappresentasse.

Queste tasse della navigazione erano per lo più riscosse dai *Salvadori del Porto e del Molo*, o dai magistrati delle galee, come ora i *diritti marittimi* sono assegnati alle Capitanerie di Porto. La dogana presiedeva, come adesso, a tutti i balzelli che riguardassero peculiarmente al commercio.

Queste gabelle, dette anticamente *denari del mare*, passarono pure, dalla genovese repubblica, nell' amministrazione di *San Giorgio*. E siccome la più parte non erano state cedute mai a' *comperisti* particolari,

[1] Navis cooperta cum duobus copertis debet dare libs. tres, alie naves magne sol. XL, per navem agratum (o aphractam scoperta) sol. XXX, Galea sol. XX, Galeota sol. XV, Sagina magna (o pescareggia da *sagena*, oppure da corsa, *saettia*) sol. XX; Golabius (Goletta)... ecc. Quocunque tempore lignun novum debeatur varare, debet dare *scaraticum* (Decreto del 1149).

così vennero anco denominate de' *caratti del mare*, perchè il loro provento, diviso in 100 quote, andava al governo per 60 parti e per 40 a *San Giorgio*, ossia agli azionisti delle *compere* unificate.

Nell'amministrazione di queste gabelle, più particolarmente, era la Dogana di San Giorgio. La quale occupava il pian terreno dello storico palazzo.

Presiedevano al governo della Dogana i *Protettori* deputati. Annessovi più tardi il Porto Franco, cresciuti gli impiegati, era loro Segretario, o procuratore generale, un funzionario superiore, il magnifico *Governatore* con stipendio annuo di lire 800 e gratificazione di L. 225, obbligato a 40 sicurtà di fiorini 1000 caduna. Alla sua dipendenza erano Commissari, Scrivani, Periti ecc.

Quale era la dogana in allora tale è oggidì: invariate, o quasi, le gabelle [1], simili i riscontri, le stesse scritture. Rimasero perfino le medesime denominazioni, p. e. quella di *ostellaggio* a' diritti che pagavano le merci entrando in allora nel Porto Franco, ora nel Deposito Franco. Identici i sistemi fiscali, l'ordinamento del personale, i titoli degli uffiziali, se eccettui il *Gorvenatore*, ora Direttore.

[1] San Giorgio che dalla gabella del sale impinguava le *sacristie*, lottò sempre per mantenersene il monopolio, che vantava godere il Comune dal 1100 tra il Monte Argentaro e Marsiglia. E sostenne tal diritto cogli armati contro il Finale, spendendo ingenti somme, ma vinse.

La gabella del vino dava pure rilevanti proventi. Abolita per subitanea commozione di popolo nel 1575, fu ben presto ristabilita.

I governi che succedettero alla genovese repubblica rivoluzionarono tutti gli istituti di San Giorgio, eccetto la *dogana*, che a noi tramandarono, conservatori ne' suoi ordinamenti, quale funzionava alla fine del XVI secolo.

Conservatori negli ordinamenti interni o *burocratici*, che dir si voglia, non già ne' concetti direttivi o politici dell' istituzione. Negli antichi reggitori fu, ne' tempi calamitosi, più slancio d' ardita iniziativa che non ne' moderni finanzieri.

Ridotta la già potente marina genovese quasi allo stremo, verso la fine del secolo XVI, il commercio illanguidiva, e la vita mercantile della repubblica, scemando ogni dì più i traffici del Porto, spegnevasi. L' esausto erario dalle gabelle del mare avido invocava i soccorsi: e gravate le navi, il nostro Porto sfuggivano, chè per non pagar le gabelle negli altri del Golfo approdavano; onde rovina maggiore.

E fra tanto disordine si fu che San Giorgio e Governo, accordatisi, nel 1595, proclamarono Genova *Porto Franco* per tutte le vettovaglie soggette alla maggior gabella del grano.

Era provvision temeraria, non mai prima tentata, onde fu ristretta a soli tre anni e alle sole navi di oltre 300 mine. Ma sì giovò, che nel 1623 il *Porto Franco* estendesi a tutte le merci per anni dieci, e poi all' infinito per molte, vuoi per Città e Ducato, vuoi, di transito, per l' estero.

Il commercio rifiorì per tal modo che il Porto di

Genova, ne' luoghi sicuri agli ormeggi, si sentì troppo angusto, e grandi opere si reclamarono. E San Giorgio a' bisogni pressanti e cresciuti provvide. Spese somme ingentissime nel gittare il molo nuovo e nell' ingrandir calate. Ampliò, e di molto, i suoi magazzini, estendendo la Dogana; ma l' abbondanza fu tale, che vera lotta dovè sostenere per aver locali in cui tanta mercanzia potesse depositare.

Per le merci dirette per Lombardia nel 1645 aprì *Porto-Franco* a San Lazzaro: pure, nell'anno successivo, dicono le memorie di San Giorgio, « è bisognato » molte volte dar commodità a' mercadanti di stanze » particolari, benchè con stimolo che tali concessioni » potessero portare pregiudicii alla gabella e introiti ». Nel 1673, altra memoria aggiunge, « sono i magazzini » talmente pieni che si è costretti a lasciar portare le » mercanzie a casa dei negozianti per non sapere » dove metterle ».

E così potè Genova, per sapienti ripieghi di iniziativa nuova e ardita, decaduta nella navigazione, risorgere ne' traffici.

Ne' tempi poi trionfanti delle maggiori rivendicazioni venute dalla Francia, que' magazzini di San Giorgio, già insufficienti a' bisogni del commercio, verdeggiarono dell' erba, fatti deserti. Tant' è differenza di vivere fra' negozii mercantili, di civiltà sicura, e i torbidi delle lotte poliche!

I legislatori di poi che seppero far di meglio, nell' organizzare la moderna dogana, che imitare San Giorgio?

Conservata fu persino, malgrado le tante leggi abolitive de' privilegi, la *caravana* de' facchini.

Era, come è, corporazione che ha il monopolio del facchinaggio nei locali della dogana.

Tal privilegio fu dato dal *Capitolo delle Compere*, nel XIV secolo, a' robusti facchini di Bergamo. In allora in numero di 12, passati sotto San Giorgio, si accrebbero sino a 300. e in tal numero rimasero. Ebbero uffiziali, detti poi *Consoli*, con uno Capo, che alle porte d'*ostellaggio* vigilavano. Tenuta scrittura di tutte le merci nel *Porto Franco* entrate e uscite serviva il loro registro a' riscontri e ai pagamenti de' dazii. Severissima disciplina, moralità specchiata in essi, lungo tirocinio di prova prima di venire ai gradi, per minima mancanza dalla corporazione espulsi, godettero e godono di pubblica fiducia.

E di questa corporazione di facchini giova parlare, poichè col suo operar dritto sorvisse, in Italia unica, al medio evo. Esempio ora, ove il senno de' maggiori non si disdegni, a quella legislazione operaia che tanto affatica.

La Caravana possiede, tesoro di rarità, gli antichi suoi statuti. Sono pergamene de' secoli XIV e XV. Come i facchini di Bergamo ottenessero il monopolio appo il Capitolo delle Compere, poi presso la Casa di San Giorgio e la Dogana, non è detto. Ma è lunga tradizione che scoppiata in que' tempi in Genova pestifera epidemia, i cadaveri nelle vie abbandonati, per il sepellimento i soli facchini bergamaschi prestassero l' opera loro ai Magistrati; onde, a premio, il sin-

golar privilegio. E perdura costante sino alla caduta della Repubblica. « Niuno presumi di venir ammesso nella » Caravana se non sia di Bergamo nativo. Non abbia » sofferta condanna, poco montando le imputazioni » se state prosciolte dal Giudice ». Erano sensi umani. La Caravana avea il suo Priore, assistito da Scrivani, Massari e Sindici: il titolo di Console ai Capi, che ora hanno, venne dopo il 1500.

Era dessa in soggezione de' Magistrati, i quali però, nell'interna sua amministazione, poco potevano.

Avvenne nel 1489, Genova in protestà del Duca di Milano Gian Galeazzo, gridato Signore delle fazioni Adorna e Fiesca, che due caravana espulsi dalla corporazione, per debiti contratti con Negozianti, ricorressero a Gian Galeazzo, ottenendo ducal rescritto di venir reintegrati. Ma il Consiglio degli Anziani, presieduto dallo stesso Governatore del Duca, reciso deliberò: « non esser luogo alla riammessione di quei » facchini, favoriti dal loro potente Duce e Signore, » poichè non sia lecito al potere politico di immischiarsi nei privilegi della Caravana, che in regolare congrega espulsi li aveva. »

Quale esempio di civile fermezza!

Lo statuto de' Caravana è del 1340 e rimase, eccetto l'obbligo d'essere nativi di Bergamo, immutato [1].

(1) E, coll'ordinamento, inalterate sono pure le doti fisiche dei caravana. E' sono sì aitanti, e di nerbo, che nulla più potevan essere i romani gladiatori.

L' istituto loro venne anzi esteso alle altre Dogane: nè le moderne *Camere di Commercio*, sì tenere alle libertà del lavoro, invocarono mai l' abolizione di tale franchigia.

Poco poterono pertanto le novità moderne sull' antica Dogana e Porto Franco, quali amministrava San Giorgio. Certo la politica doganale dell' oggi non è più quella delle antiche magistrature: nè il Porto Franco più esiste, chè ora è semplice Deposito Franco.

Ma i succedanei delle due antiche istituzioni genovesi, voluti dai nuovi ordinamenti politici, non rivoluzionarono, come di altri ordinamenti avvenne, gli antichi in parte perfezionarono, in parte imitarono.

La dogana perdè l' antica autonomia, chè ora è in tutto soggetta all' autorità suprema del potere esecutivo, e segue, come minor organo, la politica finanziaria e l' estera. Perdè anco i monopolii, quali l' esercizio delle *chiatte*, dei *sacchi* ecc. Il *Porto Franco* poi dovette cedere i privilegi locali agli interessi comuni della nazione. Ma non è minore la gloria delle antiche magistrature di San Giorgio, che ne trasmisero, intatti, i prudenti loro amministrativi ordinamenti.

IX.

I SALVATORI DEL PORTO E DEL MOLO

Operai del Porto e del Molo. — La decima sulle eredità. — Prime gabelle. — Il Comune del mare. — Tobia Spinola. — Riforma della Magistratura. — Il Lembo — Polliceri e vandimoni. — Le ordinanze.

Di questa magistratura si han notizie dal 1303; ma certo è funzionasse (forse sotto il nome de' Consoli del mare) da tempi più remoti. Poichè troviamo nelle antiche memorie che fin dal 1161 un pubblico uffizio curava le segnalazioni notturne ai naviganti; con falò probabilmente, e per mezzo del Faro detto poi della Lanterna; e nel XIII secolo regolava normalmente le opere portuarie, interne e forance.

Verso il 1260, e successivi, troviamo un Marino Boccanegra, un frate Oliviero, un frate Filippo, *operai del Porto e del Molo*, a sistemar calate per lo sbarco delle mercanzie, a costrur fabbriche presso il Porto, a gettare, opera in allora meravigliosa, il principio d'un nuovo molo che divenne poi il vecchio.

E fino dal 1270 il comune di Genova decretato avea il Porto ed il Molo opera pia, assegnandole quel famoso balzello del decimo sulle eredità, il quale durò per secoli parecchi.

Comunque e' siano i suoi principii, nel secolo XIV i *Salvatori del Porto e del Molo* funzionano, come sempre di poi, quali i più elevati magistrati del Porto.

Autonomia di cure, immunità di carica, incensurabilità e inappellabilità delle sentenze; potere estesissimo civile, e il penale sino all' estremo supplizio.

Vastissime le funzioni. Nel secolo XV la magistratura, per connessità di uffizio estese la propria giurisdizione sulla città; onde vien denominata de' *Padri del Comune* e *Salvatori del Porto e del Molo*. Nella città esegue press' a poco l' odierna polizia urbana; ma in Porto sovrasta sempre a tutti gli altri ufficiali.

Il regime delle acque che dalla città dànno nel Porto (onde più tardi la giurisdizione dell' Acquedotto); le fognature; la nettezza e lo spurgo de' rivi e fossati, tutte le cure insomma per rimuovere le cause dell' interrimento nel Porto fu sapiente disposizione del Comune di ordinare nella stessa magistratura.

Nè il cumulo delle attribuzioni de' *Padri del Comune* illanguidì la prima istituzione dei *Salvatori del Porto*, chè sempre si mantenne in essi, col nome, la sostanza di quella. E' si divisero razionalmente le cure della città negli uni, negli altri del Porto; i suoi negozii più gravi venivan decisi in unico collegio. Però rimane intatta ne' secoli la tradizione col titolo di Salvatori

del Porto e del Molo. Ufficio loro generale vegliar alla polizia e pulizia, conservare e ampliare il Porto, difenderlo, sovra intendere a tutti i servizii, render ragione e condannare; far provvisioni preventive e repressive ne' limiti di lor competenza, le maggiori provocare dalla Signoria o Governo politico.

Più tardi si aggiunse giurisdizione sulle maestranze, segnatamente nel confermare o cerziorare le elezioni de' Consoli delle arti, giudicando de' conflitti che tali nomine suscitavano.

Abusi non vi furono mai. I magistrati retti, incorrotti, spettabili cittadini di censo, chiamati alla carica senza lucro nè stipendio, eletti per meno di due anni, ma surrogantisi in modo che all' ufficio rimanessero sempre persone non nuove agli affari in corso.

Così de' loro ministri e uffiziali (cancelliere, cassiere, sindaco, scrivani, *cavalleri* o messi). Stipendiati costoro, ma duranti in uffizio non oltre i due od i quattro anni, confermati annualmente colle *palle* (votazione segreta), non rieleggibili se non trascorsi altri due o quattro anni.

Vietati i regali a' magistrati e lor mogli, anco i consuetudinari del Natale, anco fra essi magistrati: vietate ricompense o mancie a' lor ministri, perfino gli aumenti dello stipendio.

La giurisdizione speciale dei Salvatori del Porto era: impedire gli interrimenti nel Porto e rimuoverli, segnatamente nelle Darsene, che dapprincipio eran parecchie, e nella maggiore od Arsenale di Porta Vacca

(quando venne tolto a' magistrati delle galee ed assegnato ai Salvatori): vietare gli ingombri e l'introduzione di ciò che potesse danneggiare le opere portuarie, come le mole di pietra da mugnai ecc; vietare il getto di spazzature; sorvegliare il maneggio delle zavorre; presiedere alle riparazioni delle navi che davan carena o mezzacarena.

Le navi non dovean entrare in Porto con troppo di carico: la pesca nelle acque portuarie o proibita o concessa come balzello, ma raramente con rete, più spesso con lenza.

Ne' tempi antichi i Salvatori obbligavano le navi secondo il numero dell' equipaggio e la portata ad asportare tanto di fango o di getto dal Porto; poi convertirono l' obbligo manuale in denaro.

Così delle gabelle in natura, rimasta soltanto per varii secoli quella del grano per gli approvigionamenti in que' tempi di facili e temute carestie.

Per far fronte alle ingenti spese portuarie il Magistrato avea redditi ingenti sulle riscossioni del Comune, talune date in appalto (giudicando però le controversie fra appaltatori e contribuenti), altre direttamente incassate.

Traeva gran parte delle seguenti gabelle: — delle eredità, convertita più tardi in *luoghi* (od azioni del debito pubblico) delle Compere di San Giorgio: dell' ancoraggio; delle sartie o cordami e più tardi anco delle stallie; della pesca; del grano; del numero degli equipaggi.

Quest' ultima contribuzione era esclusivamente per i fanali dei due fari.

Inoltre i Salvatori del Porto avean partecipazione nelle multe inflitte da altre magistrature e dai consolati delle Arti.

E singolar reddito avevano dal meretricio. Tenevano i Salvatori in soggezione a Montalbano (Castelletto) i postriboli; che a speculatori appaltavano per l' esazione di odioso ma pingue tributo, intero serbato alle opere del Porto.

Ebbero anco gabelle sulle feste private, sui laureandi dottori (un ducato d' oro per candidato) e sulle inscrizioni ai registri della corporazione de' sensali (20 soldi per ogni nuovo inscritto).

Ebbero poi nel 1503, o poco prima, il reddito dell' Arsenale.

Possedevavo eziando beni proprii, case, magazzini, osterie e botteghe nel Porto, a ponte Coltellinari e Cattaneo, ed in città.

Parrebbe anco che in antico avessero proprietà di chiatte e il monopolio dell' esercizio per il maneggio delle zavorre.

Le provvisioni de' Salvatori del Porto obbligavano le altre autorità, soggette alle loro requisizioni.

Potevano per l' esecuzione dei loro mandati *incatenare le navi*, tenendo in sequestro timoni e vele.

I Salvatori del Porto e del Molo ebbero sede, come risulta da atti del 1343, nel Palazzo del Comune al Molo Vecchio, presso San Marco, la più antica gloria

delle memorie portuarie, perchè ivi era la Darsena, la Dogana, e lì presso imbarcavansi le flotte.

Riformatosi il Magistrato, facendo precedere all' antica denominazione quella di *Padri del Comune*, nel 1428, quando il Porto andava mano mano sviluppandosi verso Porta di Vacca, presero stanza nel *Palazzo del Comune del mare*, come dicevasi in allora il famoso fabbricato di Frate Oliviero. Nè cambiarono di sede se non quando, in tempo più recente, i Padri del Comune, aventi le cure del Porto e dei Moli, presero la denominazione di *Conservatori del mare*.

Piacque al Senatore Andrea Podestà, Sindaco di Genova, di far pubblicare dal Desimoni le provvisioni conservatesi che riguardano questo insigne magistrato, dalla metà del secolo XV alla metà del XVII secolo: ed è prezioso volume.

Generalmente il potere di que' valentuomini in antico era mite e paterno; quasi nessuna fiscalità e contravvenendo a' lor decreti pene di lieve multe.

Ma in seguito la necessità incalzante di por argine alle progredienti frodi complica ed inquina l' amministrazione: registri, riscontri, verifiche, denunzie, fiscalità: il delatore o zelatore lautamente premiato, le pene contennende.

Il Magistrato, composto dapprima di tre o quattro spettabili cittadini, secondo le epoche, diviene insufficiente, si aumenta a 5 poi a 6 finalmente a dieci.

Alla corruzione degli impiegati subalterni si provvede aumentando il numero acciocchè a vicenda spiassero.

Si fu nel 1572 che i Magistrati, da tre che erano in tempi meno rei, vennero portati a 6, ridotti a 5 nel successivo anno. Due avessero le cure delle scritture e dell' acquedotto; tre gli affari del Porto segnatamente; separati dapprima gli uni dagli altri, riuniti dappoi, per separarsi ancora, aumentandosi sino a 10 nel 1588, nel quale anno si fu che 5 assunsero il nome più modesto di *Conservatori del Porto*, per poteri e uffizii eguali agli antichi Salvatori. E 5 assunsero titolo di « Conservatori del Patrimonio ».

Malgrado le riforme la decadenza dei Magistrati si sente in leggendo lor provvisioni.

Tanto potea prima la loro autorità morale che e' non avean d' uopo di gravi pene. Queste incominciaronsi a sanzionare nella seconda metà del XVI secolo.

Un' ordinanza del 1551 punisce con « 10 ducati fino a 25 », e confisca della roba, chi deposita, senza licenza, legnami, àncore ed altri ingombri, presso il Molo ed appo San Marco; colpe queste non prima punite o con pochi soldi espiate.

Un' ordinanza invece del 1459, un solo secolo avanti, punisce il contrabbando alla gabella de' Salvatori del Porto sulle cose trovate con il semplice pagamento del dazio dovuto, onde non pena, ma monito lieve; mentre in tempi posteriori, ed anco oggidì, le contravvenzioni di tal genere furono e sono con pene esageratissime colpite.

Un' ordinanza de' Salvatori del 1482 — 6 maggio — multa di 20 soldi le navi per ogni mille cantari (il cantario era 47 kg.) di portata, per il getto delle im-

mondizie in mare. E tal pena pare a un Tobia Spinola, capitano, sì grave che piuttosto di pagarla si fa trarre in cattura, acciocchè la Signorìa correggesse lo *abuso*.

Ma Doge e Anziani confermano la mite sentenza, del resto nè censurabile nè appellabile in forza degli Statuti.

E per la stessa identica colpa dello Spinola ecco la penalità stabilita dalla medesima magistratura dopo neanco un secolo.

« Intendendosi che non ostante la prohibizione et pena sin'a qui statuita a coloro i quali gettano in mare nel Porto, o di qua dalla Lanterna terreno, o zetto, si ritrovano persone tante temerarie che con sì notabile pregiudicio della Repubblica contrafanno a questo ordine. Et volendo l'Ecc.mo signor Duce et illustri signori Governatori della Repubblica che ad ogni modo sia osservato quanto circa ciò è stato prohibito. In virtù della presente crida comandano ad ogni persona di che qualità stato grado et condittione si sia che non ardisca di qua dalla Lanterna et termini assignati dalli magnifici Padri del Comune gettare nè far gettare in mare per modo o via alcuna terreno zetto o immoditie, sotto qual si vogli nome che le chiamino, sotto pena di un anno di galera o doi tratti di corda o sino in cento lire, in arbitrio delli prefati magnifici Padri del Comune, alli quali si concede autorità per l'essecutione contra li inobedienti, et si ordina che ad ogni modo castigino et puniscino li contrafacienti senza escusatione alcuna.

Dal Palazzo Ducale li 27 di agosto 1574 ».

E il magistrato prosegue collo stesso stile:

« Intendendo il ser.mo signor Duce et ecc.mi signori Governatori di questa Repubblica che da tempo in qua li patroni et ufficiali di galere fanno, quando le accomoda, condurre nella darsina dove sogliono stare le barche da vino esse galee, e che da ciò ne succede non solo a dette barche grandissimo danno et impedimento, ma che di più per causa di esse galee è quasi prohibito a ogni vasello benchè picolo il potervi come si conviene stare. E volendo lor Signorie ser.me dare a ciò il dovuto rimedio, hanno ordinato e comandato, sì come in virtù di questa pubblica grida, si ordina e comanda, ad ogni singula persona di che stato grado o condition si sii, che per l'avvenire non osi ne presuma condure o far condure qual si vogli galera sia di chi si voglia in detta darsina da vino, sotto pena per conto delli padroni o capitani de scuti cento d'oro in oro applicati alla Camera delli ill.mi Signori Procuratori, e per li comiti ed agozili di doi tratti di corda in publico, e questo per ogni volta che sarà contrafatto. Del che si fa questa publica notitia acciò ogniuno procuri osservare quanto sopra e non contravenirli, avertendo che per veder se si osserverà quanto sopra sarà fatta diligente inquisitione.

Di palazzo a 14 di marzo 1588 ».

Ma le pene contennende non correggono il costume; e la tabe serpeggia nelle stesse magistrature; se i magistrati incorrotti, non mondi i ministri.

Il Senato con ordinanza del 1521 e successive vieta

i regali natalizii, vieta mance e ricompense: i padri del Comune e Salvatori del Porto veglino sui loro uffiziali non solo, ma le altre magistrature, inquisiscano perfino i Procuratori del Comune, anco i Censori.

Nè tal rigore in allora e poi ebbe efficacia. Ed i miti Padri e Salvatori i quali in antico abborrivano le pene corporali, non applicando che multe lievi, malgrado la riforma del 1576 che assegnato avea a' Giudici della Rota Criminale l' inquisizione de' delitti, mantengono stretta in sè la giurisdizione penale, e non solo per i minori reati, chè nel 1653 invocano e ottengono dal Senato l' antica balìa di condannare sino alla morte. E' volevano terrorizzare i corrotti lor ministri: un Lorenzo Cardinale, cancelliere, e un Giovanni Andrea Malagamba, cassiere, rei di concussioni.

Questa apparente ferocia del nostro magistrato non inganni, chè non si trattava di straordinari delitti. Le simonie e le collusioni de' pubblici uffiziali erano maggiori che non oggidì.

Gli impieghi pubblici ne' governi liberi, come quello di Genova e degli altri Comuni italiani (e Genova continuò ad essere comune sino alla riforma del 1528) essendo accessibili per suffragi popolareschi al maggior numero, e gli uffiziali mutandosi continuamente acciocchè i più assaporassero il potere e i frutti, portava seco tal sistema la natural conseguenza. Concitazione ne' candidati, ire de' soccombenti, corruttela di fazioni e di clienti, e co' buoni i cattivi salivano.

Senza ricorrere alla famosa sentenza che macchiò

l' Allighieri di baratteria, basti citare che la maggior gloria commerciale di Genova, la Casa di San Giorgio, ebbe primo impulso a istituirsi dalle concussioni de' collettori degli introiti pubblici, quando nel 1334 Salagro dei Negri e Simone Navone, bruciati i libri delle riscossioni (eccetto uno che è il più antico dei conservati di quella famosissima istituzione) fuggirono col pubblico denaro.

E però sono tanto più da ammirarsi i Salvatori del Porto, perchè ogni lor sforzo mirò sempre, paternamente, alla prevenzione, a' provvedimenti economici anzichè a punire, ultima cura.

Verso il 1400 forte burrasca avea recati al Porto danni gravissimi, e si sentì imperioso il bisogno de' ripari: molte opere necessitarono, sopra tutto un generale spurgo; chè fu sempre il poco fondale che causava, cogli interrimenti, rovine.

Le Signoria deputò ad una Commissione studiasse, co' Salvatori, i provvedimenti, e i prestanti cittadini Lodisio Doria, Meliado Salvago, Gerolamo di Savignone e Antonio Navone convennero co' magistrati: varie provvisioni applicarono, obbligarono segnatamente gli equipaggi allo spurgo come anticamente.

Ma i costringimenti a' capitani, patroni, uffiziali e ciurme, le multe e le pene poco poterono. E nuove burrasche nel 1483 maggiori danni recarono; onde nel 1487 il magistrato, più de' poteri disciplinarii o balìa verso gli equipaggi, per le riparazioni reclama denaro. Altra Commissione (in governi liberi le Commissioni qualcosa valevano, più di quelle che il Bonaparte creava

per procastinare i provvedimenti a lui incresciosi) composta dai magnifici G. B. Grimaldi, Melchiorre Negrone, Giovanni Garrone e Antonio Sauli, i quali, dopo maturi studii coi Salvatori, ottengono dalla Signoria, in prò del Porto e del Molo, di intaccare la Casa di San Giorgio, riscuotendo metà delle *code* (rendite per l' ammortizzamento) de' *luoghi pubblici* (capitali a frutto per redimere le gabelle) per gli anni 88-89 e così grossa e sufficiente provvigione.

La finanza fu sempre cura precipua della magistratura per l' incalzante necessità delle opere portuarie. Fin dal 1447 le si era ridotta dal 10 al 5 per cento la tassa sulle eredità, abolita addirittura nel 1478, assegnandole però in San Giorgio congruo numero di *luoghi* od azioni: e si provvide a maggiori bisogni con assegni più lauti sulle imposte.

Nel 1488 si tolse l' amministrazione dell' Arsenale agli altri magistrati. Si resero gli uffiziali preposti alla fabbrica delle navi, l' antico magistrato delle galee, sottoposti alla giurisdizione de' Salvatori, ad essi assegnando la balìa dell' Arsenale; e le rispettive pingue rendite con Decreto Senatoriale del 1503.

È durante il XVI secolo che la Magistratura comincia a complicare la burocrazia. Istituisce nel 1531 il *biglietto d' escita* da esibirsi al *Lembo* (guarda-porto) per accertare i pagamenti de' diritti (biglietto ancora oggi obbligatorio): rimaneggia l' esazione delle tasse; crea, con formalismi, il monopolio delle chiatte e della zavorra: apporta sottil distinzione fra navi di

grande e di piccola portata, che abbian unica o due coperte, *balao* (castello) o senza, le prime assoggettando allo *schiffato* o gabella d' ormeggio, le seconde al solo *rivagulo* o gabella d'entrata (1548): vende a San Giorgio (1534) la gabella delle sartie o cordami e stallie (specie di ricchezza mobile sugli uffiziali) eccetto la parte spettante alla costruzione del Forte di Castelletto.

Finalmente sullo scorcio del secolo e nei primi anni del secolo XVII (1588-1615) dà un completo assetto a' proprii uffizii, non solo coll' accrescere il numero de' magistrati e ministri come già accennammo, ma istituendo regolari e complicati registri e scritture per i *pegni* e per i *pagamenti*.

Obbliga riscontri fra i registri del Patrono del Pontone (Lembus, ora guarda-porto), cui spetta lo stazzare le navi e accertare il numero degli eguipaggi, ed i registri de' *cavalleri* o guardie, e del Cassiere e Cancelliere. Presso a poco que' riscontri che, ancor più complicati e minuziosi, oggidì nella Dogana si eseguono fra il servizio attivo (guardie) e il servizio sedentario (impiegati).

L' onestà e la rettitudine de' funzionarii è troppo curata e ostentata per crederla schietta: e però le ordinanze parlano di *polliceri* e di *vadimoni*, lucranti i primi su pubblici offizii, i venditori di fumo odierni, i secondi su giuochi d' azzardo, i borsisti e aggiottaggiatori d' oggi.

È in questi anni, in cui tramonta il XVI e nasce il XVII secolo, che vediamo in Genova il principio di quel-

l' età, tanto funesta in tutta Italia, per la sua vacuità superba. Su proposta degli stessi Padri del Comune, Salvatori del Porto, nel 1581 si dà decreto vietante a' magistrati negli atti pubblici di far precedere titoli ai loro nomi, eccetto quello di *magnifico*, ed eccezion fatta per il Principe Doria e il Principe di Massa e Carrara. Ma poco valse il divieto, però che dall' alto veniva il malo esempio, chè appunto in quel tempo il *serenissimo* Doge mendicava appo gli stranieri piú alti sonanti titoli.

I Salvatori del Porto continuano peraltro nell' antica probità: una lor sentenza del 1543 ne prova, a proposito del naufragio della nave di un tal Stefano Ricci, come malgrado il loro sconfinato potere, non si arbitrassero dar ordini prima di consultare persone di vera competenza,

Un' altra del 1563 esamina un ricorso dei *Pesatori* del Porto, i quali in numero di 12, in causa di scarsi guadagni, chiedono di esser ridotti a sei. E quei magistrati considerano .... « ut lucri tenuitate rectus « animus ad prava consilia traducatur... » e accordano, nel senso che i morti pesatori non vengano surrogati.

Il bisogno del denaro per le riparazioni del Porto è sempre pressante: nel 1542 contraggono i Salvatori prestito con San Giorgio, e ipotecano i redditi delle botteghe e del forno sito a Ponte Spinola.

Ma nel 1568, a finanze rialzate, estinguono la gabella della pesca, la quale rimane proibita nel Porto tirando una retta dal Molovecchio al capo di Faro.

Per tutto un secolo, il XVI, è grande studio ne' Salvatori se debbono o non concedere licenza alle navi, per loro riparazioni, di dar carena e mezza carena (ariondare, sbandare) nelle acque del Porto.

Negozio grave in que' tempi per la conservazione delle opere portuarie, chè il dar carena e il maneggio relativo della zavorra, stante gli scarsissimi mezzi di difesa e di spurgo, recava danni esiziali.

Basti accennare che per purgare la Darsena nel 1616 occorsero 800 uomini affatticantisi giornalmente intorno a 27 cicogne: lavoro che or otterrebbe in pochi giorni una medesta pirodraga manovrata da 5 o da 6 operai.

Onde furono in allora i pareri, opposti, sempre in battaglia; precisamente come 15 anni or sono la bocca del Porto se a levante o a ponente meglio convenisse.

Si proibì, nel 1544-47, assolutamente di dar carena e mezza carena nel Porto, inviando le navi per tali bisogni a Portofino.

Nel 1558, considerati i danni apportati dal fatto a Portofino, si concede, mediante la sorveglianza del Magistrato, di dar carena nel Porto (la Darsena sola esclusa per decreto del 1564): e nel 1575 si prescrive ancor più, tutte le navi soltanto nel Porto debbano dar carena e mezza carena.

Nel 1583 si ritorna alla antica proibizione assoluta per le navi di gabbia. L'ordinanza è preceduta da questa motivazione:

« Avendo il magnifico ufficio de' Padri del Comune conosciuto, si per longa isperienza come anche per

molti consulti fatti con persone perite, che il dar carena alle navi et altri vascelli da gabia causa danno notabile in questo porto, et havendo con diligenza esaminato il negotio, ha finalmente risoluto.... che non sia lecito nell' avenire ad alcuno dar carena in esso porto a qual si voglia vascello da gabia sotto pena de cento scuti d' oro, conformandosi in tutto al decreto sopra ciò fatto l' anno 1544 a dì 13 settembre, non ostante che da quel tempo in appresso si siano, secondo la varietà di pareri *o forsi dell' interessi di cittadini*, fatti altri ordini in contrario ».

E queste ultime oneste, ma mordaci parole dovettero costar sacrificio al relatore, però che regola prima della magistratura si era di non censurare mai, applaudir sempre, uniformarsi in tutto a' decreti de' predecessori, affine di circondare l' uffizio d' antica sapienza ed autorità secolare.

Perdute di poi le antiche regole e i vecchi ordinamenti, ben fecero i magistrati subentrati, nel 1588, chiamarsi con più di modestia (e di verità!) *Conservatori* anzichè *Salvatori:* ma con essi Conservatori, i quali ben poco in appresso conservarono, la magistratura decadde e precepitò. Non già che nel seicento, in cui si gettò il Molo nuovo, e dopo, sino a noi, non siensi costrutte di grandi opere in Porto.

Perdute per altro quella magistratura la propria autotonomia e le franchigie, scomparve a poco a poco di morte lenta, ingloriosa.

E però gioverà far rivivere gli atti della sua virilità

per averla ancor presente. Ecco le savie parole del suo oratore pronunciate il dì 25 dicembre 1461 avanti la Signoria per aver provvisioni in favore del Porto :

« Segnoi voi sei demandae coci per tractar e consegiar sum la reparation e bonification de lo porto e de lo molo, la qual materia e tanto necessaria che a una terra assidia non e tanto necessario lo socorso de pam e de vim e altre victualie como e a noi lo remedio e provision de lo porto, persoche se lo porto non e tale che li navili ge possan frequentare e star seguri voi sei como assidie quasi ad ogni cossa, persoche la via de terra ve da poco subsidio in comparation de la marinna.

« Questi jorni passai fo faeto grande consegio in la sala grande de tal maniera, in lo qua fo deliberao che li spectabili Paeri de Comun cum ogni studio cerchassem de netezar lo porto, mandassem a cerchar in le terre strangere meistri inzegneri doti de tale overa, parlassem cum loro e preparassem quelle cosse chi prepare sei poivam de vuerno e che aora ni questi jorni se feisse questo consegio per provei a quello chi bezognasse. Aora voi intedei la caxon de la vostra convocation e havei a consjderar non solum quanto questa reparation sia utile ma etiam che voi non poi vive ni sostegnive sensa essa. Havei ancora a consyderar che questa impreiza non se fa per questa nostra etae solamenti ma etiam dio per nostri figi e nevi e per chi insira de loro. E per questo havei a meter lo

inzegno e lo pensamento in che se fassa utile e durabile chi adduga honor e favor a la citae ».

Hanno forza le parole pronunciate a dì 15 gennaio 1587:

« Segnoi la caxum per che sei chiamae qui e questa. Questi paeri de Comune sono steti a noi notificandone per lo lavoro facto questo anno per lo crescere de lo mollo, e de lo rompire de li scogi de calignano havemo spese tute le intrade de 87 et 88 de le quale sono stati serviti dalo Magnifico Offitio de Sangeorgio de che se sono serviti l' anno passato et lo anno seguente, e non solamente non avansandoge, ma restare in debito di lire 800, e che judicano lo crescere del mollo per parere loro et de ognuno chi intende ogni di potere essere meglio compreso quanto sia securo et utile. Loro hanno bonissimo animo, actenta la faculta per la casa havuta in calignano per la quale hano disborsato lochi cinquanta, como ancora per tuta la commodita de le cose in cinque o sexe ogni podere a crescere atretanto quanto e stato acresudo al nostro tempo. La qual cosa seando, se manchera de ogni dubitation de naufragio per reputo de fortuna, et perche judicano ciascaduno podere havere optima information, non li pare extenderse più avanti che requirere, volendo seguito tale effecto, se ge dage provisium a denarii li quali havendo a tempo po molto servire. Ultra di quello se detto, ge sono cosse molto necessarie como reparare fora di mollo chi e perforato, e lo sotto molo chi e molto rovinato. Ancora levare uno

pecio de sotto molo da la torre in su che pare fatia grande detrimento a tempo di fortuna a le nave, et lo simile scurare le gollette, et ancora lo conduto chi e rotto in molti lochi.

« Queste cose non se porreno fare sensa denari, de li quali se a loro sera preveduto hano perfecto animo in adoperarse che le cose se faciano cum quella perfectione et utilita sia possibile. Per le quale cose voi sei chiame qui a porgere lo vostro savio consiglio de quanto ve pare de fare ne le cose predicte ».

Ed interessante è lo stesso oratore col sermone del 13 agosto 1487:

« Segnoi la caxum de la convocatium vostra e questa. E lo stato davanti a noi questi spectabili padri de comum li que ne hanno referto occorrere alla jornata grandi incovenienti de le nave chi carregano extremamenti e contra li ordini de la terra, della quale coxa non solum segue lo perigo de lo navega e damno de li naufragii ma quando elle veneno intrano in lo porto senza fare alcuno alegierimento, de che poa in lo porto incorrono perigoli, o de submersium o de fare zeto, le quale coxe ultra che siano damno pure de li citein destrueno lo porto chi e damno universale, e non solamenti per loro ma per li altri navilii li quali tirano a simili perigoli, como manifestamenti e seguido novamenti de la nave de giberto, la quale coxa segundo lo suo parrere bixogna de qualche remedio perochè ultra li altri naufragii de le nave chi sono accaduti in questo porto hanno dato damno e spexa e

anchora non se possudo bene netezare in tuto, se seguisse qualche novo caxo se poteria quasi reputare questo porto perduo. Et per questo a loro occorreva per remedio decretare che non fusse nave alcuna la quale passe sedexe milia cantara la quale vegna de fora cum più de doi tersi de lo carrego chi possa intrare dentro de lo porto senza expressa licentia de li padri de comum o de chi ve piaxesse dare questa cura, li quali havessero questa cura de revedere quelle tale nave e como fossero carregate e provedere che non intrassero salvo cum quello allegierimento e cum quello ordine parera a loro, e se parra a quelli a chi sea data questa cura de fare descarregar e allegierire tale nave innanti che intreno lo porto lo possano fare, e habiano arbitrio mettere jate barche e camali e ogni altro instrumento necessario a questa opera e le spexe de chi ge parra, e se li patroni contrafacessero a questo ordine de entrare in lo porto senza expressa licentia, como e dicto, incorrano in pena de perdere li noli e ultra per ogni caxo che ge seguisse o de naufragio o de fare zeto siano obbligati ad ogni interesso de chi fosse la roba e così ad ogni interesso de chi ne seguisse in lo porto, e le segita le quale li patroni se havesseno facto fare de lo corpo de la nave, o in li noli o in roba loro loro non segnano in questo ne per alcuno modo se ne possano valere. Et perche segue etiam spesso inconvenienti de nave possache sono in queste parte cossi qui in porto come fora, perche como sono agli porto o sovra li porti li marinai e officiali desmon-

tano in terra e abandonano la nave siche li patroni non se possano valere, se facia decreto che nessuno marinaro o chi habia soldo de nave o chi vada a parte, possa quando le nave serano apresso a li porti o etiamni li porti desmontare senza expressa licentia de lo patrum sotto pena de perdere lo soldo de tuto quello viagio e ogni soa roba la quale ello havesse in nave, e acioche quelli etiam habiano materia che li sia facto lo debito so, se deschiare che fu che elli starano in nave debiano havere da li patroni lo soldo integro cossì como elli stessero a la vella, e se de cio se lamentasseno, lo officio de la Gazaria lo quale e so maistro, cossì debia condemnare li patroni in altrettanto applicati a la opera de lo porto, et etiam che li dicti patroni non possano dare licentia a le chiusme senza exspressa licentia de li padri de comum o de chi aveva questa cura, acio che se proveda a lo presto descarregare e a la salute de le nave e roba. Item perche li patroni de la nave da qualche tempo in qua sono renitenti e duri a dare le soe segurta como e usanza e qualque volta se ne vano senza darle, se decrete che li patroni ogni viagio che elli tornerano a zenoa siano obligati a renovare le soe segurta, non derogando impero a le segurta gia date le quale se intendano sempre stare ferme finche siano renovate. Ne possiano carregare ne li commerchiarii ge possiamo concedere licentia de carregare se non hanno fede de cancellaria che elli habiano dato le soe segurta. E se li commerchiarii facessero altramenti, se intendano obligati ad ogni interesso cossì

allo comum como a private persone de ogni damno e ogni contrafactium che avesseno facto tale nave in non dare le soe segurta e quando per alcun patrone o vero dicti commerchiarii fosse contrafacto a questo ordem, li padri del comum o chi ve parra siano maistro de tale contrafactium e interesso lo quale accadesse repetere da li patroni o vero dali dicti commerchiarii, e a tute queste cose de lo presente ordine siano obligate ogni nave o naviglio chi porte gabia, et sea per intexo etiam che per questi oresenti prdeni non se intenda derogare a li altri ordeni de lo officio de mare, cossì in non partire da zenoa senza expressa licentia de lo dicto officio como in altri ordeni de lo dicto officio de mare ».

X.

LE ANTICHE OPERE DEL PORTO

L' antichissimo Porto — Gli operai del Porto e del Molo — Il Molovecchio — La Darsena — La Riva — Fortune di mare — Il Molo nuovo — Il Porto Franco — Le antiche memorie.

L' antichissimo Porto si estendeva dalle falde del Castello di Sarzano alla piazza del Molo: rada e insenature il rimanente. Le acque occupavano più del terzo dell' attuale Città. Ma la prestante fibra de' genovesi seppe a furia di palafitti e interrimenti fabbricare in pochi secoli la vasta zona che ora circonda il mare.

Il *mandraccio* viene indicato come il porto più antico conosciuto: ma ei non dovea servire che ai più sicuri approdi, e specie di avamporti e insenature ci dovean essere per altri ormeggi, per le darsene ed anco per cantieri di costruzione.

Certo è che ancor prima del Molo vecchio altro ne esisteva, e che nel secolo XII si era già dato pieno assetto al Porto, funzionando regolarmente le sue magistrature.

I Consoli con decreto del 7 Gennaio 1134 ne determinarono la giurisdizione e le tasse d' ancoraggio.

E nelle antiche memorie dal 1150 alla fine di quel secolo troviamo che già funzionava la Darsena presso San Marco, la più antica, e v' erano già ponti o scali regolari da sbarco ed approdo. È menzione nel 1133 di case innalzate presso la *riva* e de' portici: nel 1149 d' uno scalo presso San Pancrazio: d' un ponte *Clericolio* presso San Lazzaro nel 1150. Nel 1161 già abbiamo contezza di *segnali* a' naviganti: (1) nel 1162 si die' assetto allo scalo presso Santo Sepolcro (San Giovanni di Pre) acciocchè approdasser ivi le navi con prede; e nel 1191 già funziona, presso l'oratorio di San Giacomo, lo Spedale dello scalo di Pre, ricovero di infermi e vecchi marinai delle ciurme. (2)

E prima del 1200 abbiam notizie di varamenti di navi fatti dai macelli del Molo, dalla Malapaga, da San Marco, dal fossato di Bocca di Bò (San Giovanni di Pre), e dalle case de' Fregosi a San Tomaso.

E durante poi il secolo XIII le case della *riva* sono palagi di potenti famiglie. Là presso frate Oliviero eleva, nel 1260, il palazzo del Capitano del popolo, che i vandali di poi non ebber animo di distrurre e,

(1) E' parrebbe che Capo di Faro anticamente facesse segnali (prima della lanterna ad olio) con falò di *brisca*, che eran steli di ginestra colti a *Briscala* nel Bisagno.

Da' registri dei *Salvatori del Porto* si ha poi notizia, incominciando dal 1340, dell' olio che si consumava per le lanterne apposte a Capo di Faro e alla Torre dei Greci, quest' ultima eretta nel 1321.

(2) A. Cervetto: Via Carlo Alberto e adiacenze.

comechè deturpato, a noi tramandarono, monumento della grandezza di liberi tempi. Ricordo vivente a noi, tanto minori, delle insigni magistrature del mare, e della intatta gloria di *San Giorgio*. E gli *operai del porto e del molo*, che sono i più grandi architetti del secolo in Liguria (un Frate Filippo, Frate Oliviero sullodato, monaci della Badia di Sant' Andrea di Cornigliano, e poi un Marino Boccanegra) ampliano e difendono il Porto di opere internee forance. Il ponte del *pedaggio* è riconosciuto insufficiente al commercio, onde altri se ne costruiscono; si tracciano le mura (1215) del grande Arsenale o Darsena del Comune tra le Chiese di Santa Fede e di Sant'Antonio: e il Boccanegra nel 1283 di tanto prolunga il Molo vecchio da averne merito come se e' ne fosse stato il costruttore, sebbene non ne fosse che il continuatore [1]. L' insigne magistratura dei *Salvatori del Porto* non solo ne curò la conservazione, ma lo migliorò sempre più.

Dieci mila marche d' argento sono spese nel 1283 per i lavori della nuova Darsena del Comune od Arsenale. È munita di torri, estesa nel 1402 sino a Porta di Vacca, e nel 1416 (Doge Tomaso Campofregoso) è purgata e ampliata. Al prosciugamento lavorarono 800 operai al giorno con 27 cicogne. Nel 1599 venne prolungata sino a San Tomaso.

[1] » Marino Buccanigra operario portus et moduli factum fuit » hoc opus » : così leggevasi in una antica iscrizione del Molo vecchio.

Il Giustiniani, nel principio del secolo XVI, così descrive il Porto:

» . . . è grande e ampio, sicuro per ogni vento, ec-
» cetto per la Provenza. Questo porto il fa uno atter-
» ramento e un molo: l' atterramento nomino tutto
» quello che è dalla piazza del molo insino alla porta
» nuova, quale si è fatta alla loggietta dei Greci, quale
» è in lunghezza 1054 palmi. E tutta questa regione,
» come si vede, è stata atterrata per forza, come cosa
» in mezzo di due mari; uno che vi sta da mezzodì,
» e l' altro da tramontana. Il molo da questa nuova
» porta insino alla estremità è 1800 palmi; nel qual
» molo e atterramento si è spesa una infinità di de-
» nari: è questo porto capace di ogni quantunque
» numerosa armata. Nella parte inferiore verso la città
» vi sono sei ponti, nominati; il primo de' Cattanei,
» il secondo dei Coltelleri, il terzo delle Legne, il
» quarto della Mercanzia, il quinto dei Spinoli, il sesto
» dei Calvi; quali sono a gran comodità del discari-
» camento di tutte le cose che si conducono con pic-
» coli navigli. Sono nel porto due darsine, ricettacolo
» di navigli per tempo tempestoso e tranquillo, e un
» *arsenata* capace di 15 galere. Il molo tuttavia per
» opera dei padri del comune piglia accrescimento:
» ha gran comodità questo porto di acqua per cagione
» dell' acquedotto, quale è nella piazza del molo e delle
» cisterne, quali sono al ponte dei Cattanei; ed ezian-
» dio perchè l' acquedotto dona acqua quasi a tutti i
» ponti insino alla darsina. È questo porto, nella sue

» estremità, circondato da una strada, nominata la
» riva, la quale è in lunghezza 3613 palmi, tutta piena
» di botteghe, di artefici di varie sorti: è questa strada
» tutta coperta di sopra, di volte . . . »

E questi porticati di *sottoripa*, costrutti nel 1133 sulla deserta spiaggia, ove eran frutteti (pomeria) e molini (acquimoli); i quali vittoriosi dei secoli, oggi noi vediamo cadenti, quasi immondo ciarpame adossati alla Città Superba, furono delizia all' occhio, amatore della bellezza, di Francesco Petrarca!

Pochi anni dopo che il Giustiniani magnificato avea il Porto di Genova, il celebre Galeazzo Alessi, Perugino (1553), stende il Molo vecchio a 600 passi geometrici, innalza la porta grandiosa e sopra il fortino: e sulla porta è l' inscrizione dell' infelice Bonfadio [1]:
» Aucta ex S. C. mole, extructa porta, propugnaculo
» munita, Urbem cingebant mœnibus, quacunque allui-
» tur mari ».

E' furono gittati al fondo, dice il Milizia, montagne di sassi per fondamento. « Opera (aggiunge il Foglietta) fra le altre d'Italia ammirabile, principalmente per la meravigliosa fabbrica i cui fondamenti sono fatti di scogli di smoderata grandezza, interi e grossi quanto si stende la larghezza di tutta la fabbrica, tratti dalle viscere de' monti ed in ispazio di molti anni con ma-

(1) L' elegante annalista di Genova nel palazzetto criminale ebbe tronco il capo e il corpo dato alle fiamme. Corrottissimo in tempi molli avea abusato di giovanetti affidati al suo offizio di precettore.

lagevoli e faticose maniere colà condotti e ammassicciati in altezza smisurata, e di poi dall' impero dell' onde per lo spazio di molti anni congiunti fra loro come in soda composizione. »

Il continuo protendersi della Città sulle acque, sino a San Tomaso, sì che le onde non più morivano alla riva ma infrangendosi portavan risacca, tolto aveano al porto comodità di approdi e sicurezza d' ormeggi. Ed era insopportabil molestia per la traversia del Porto, prodotta, in allora come adesso, dai dominanti venti di libeccio, che le navi sferravano e, cozzando, era rovina. Nelle burrasche il danno era più che grande, vera sciagura della patria.

Il fortunale del 1613 è così descritto dal Casoni:

« Nel decimo giorno di Novembre scatenatosi furiosamente vento Libeccio eccitossi orribile tempesta di mare anche nel Porto, che a memoria d' uomini non ve n' era giammai data altra somigliante; durò l' impeto della marèa fino alle ore 18 del dì seguente, e travagliò per tanto spazio il naviglio sortovi, che tre soli legni vi resero, ed il rimanente rotte le sarte e le gomene qua e là si dispersero. Diecisette navi di gabbia, diecinove barche grosse, e otto di San Remo con molti altri legni minori miserabilmente perirono. Terribile cosa ella era l' udire il conquasso delle navi, il fremito del vento e dell' onde, il rimbombo delle artiglierie, e le disperate strida di naufraganti, ma di particolar confusione, e sbigottimento riuscì l'ingresso, che aprissi nella Città il mare, il quale quasi ambizioso di

ricuperare gli antichi confini, inondò la piazza del Molo, la Ripa, ed altri siti più esposti, e bassi, ove furono trasportati alcuni piccoli legni per camparli dal naufragio ».

« Verso le ore 17 del prossimo giorno furono portate nel maggior colmo della burrasca sul Molo le Ceneri del Battista; ma perciocchè già il mare era entrato nella Città in quel tumulto e smarrimento annegarono diverse persone, che accompagnavano le Sagre Ceneri; dal che possiamo di leggieri argomentare quanto sfrenato fosse il furore della tempesta, e quanto straordinario il comune spavento. Diede ancora per alquanti giorni una deplorabile vista il Porto ripieno di legni infranti, e merci dissipate, e di deformi cadaveri. Pure fu al certo incredibile la diligenza del magistrato de' Conservatori del Mare in fare ricoverare la Robba ingiungendone la restituzione a' Padroni, ed in fare pescare i legni, ed i ferramenti, il prezzo de' quali confusamente venduti fu indi distribuito fra' danneggiati ».

A scongiurar danni maggiori e dar quiete al Porto occorreva grande opera e di gran costo, un nuovo molo che dipartendosi dalle falde di capo di Faro e, protendendosi verso il vecchio (per 1690 palmi fu progettato), le interne acque difendesse dalle mareggiate di ponente.

E del progetto fu autore Ansaldo De' Mari. Se non che occorrevan 500 mila scudi [1]; e di tanto non era in forze la già smunta e declinante Repubblica.

(1) Lo scudo d'allora aveva di valore intrinseco lire 5,65 delle nostre; ma un valor effettivo assai maggiore per i tempi.

Ma in Genova, è sentenza di N. Macchiavelli, eravi istituzione dello Stato più forte in tali imprese, la Casa di San Giorgio. La quale il dì 9 Novembre 1637 deliberò far le spese, come aveva già fatte, otto anni prima, per le riparazioni ai ponti *Cattanei* e *Chiavari*. E il Senato il dì 22 Maggio 1638, con grande pompa, mise la prima pietra al molo nuovo. Peraltro affinchè i lavori proseguissero (e furon ultimati due anni dopo) nel 1642 fu d' uopo che la benefica Casa altre 120 mila lire sborsasse, e altre 150 mila mutuasse ai Padri del Comune Conservatori del Mare.

A tanto esempio di munificenza della Casa di San Giorgio, ora che vien lodata la perfezione dei moderni istituti bancarii, gli è proprio di chiedersi quale fra di essi farebbe consimile sacrificio alla Patria!

Il molo nuovo venne poi nel 1651 congiunto allo scoglio della Lanterna, e di poi in varie e lontane riprese prolungato.

Istituito nel 1623 il Porto Franco nei magazzini di San Giorgio; costrutta la nuova strada (1632) presso la marina da San Tomaso a Sampierdarena; cinte le calate, dalla Darsena al Molovecchio, colle *muragliette* (1638-41); lo Spedale di San Lazzaro convertito in gran parte a scalo di Porto franco per le merci di Lombardia: ecco l' assetto dato al Porto, e che durò sin dopo la caduta della Genovese Repubblica, senza che nuove e grandi opere sorgessero.

La Casa di San Giorgio fa sempre le spese. Essa nel 1661 amplia il Portofranco e ottiene nel 1707 di

aggregarvi i Forni Pubblici. Dal suo palazzo fin verso il Mandraccio, occupando il Ponte Chiavari, die' ordine ai suoi vastissimi magazzini; li rende uniformi, e crea quasi una piccola città commerciale entro Genova. Per le costruzioni spende lire genovesi 687,009, ed altre 120 mila lire dovè dare al Comune di indennizzo per i nuovi forni fabbricati in Castelletto: nè era poca spesa in quei poveri tempi.

Tali le antiche opere del Porto. Ebbero critici, come oggidì le presenti, autorevoli e severi. Un Andrea Spinola, uomo di grande stato, quelle opere biasimando, or fan due secoli, disse il nostro porto, con l' eleganza di Virgilio, porto non già, ma *statio male fida carenis.* — Comunque e' fosse, era l' antico porto ai bisogni d' allora sufficiente.

Chi poi fosse vago, in vedendo ora sì maestoso il Porto nuovo di vaste calate e d' opere d' ogni ragione, di conoscerne gli antichi confini, la configurazione antica de' cantieri, darsene, ecc. ei dovrebbe far ricerche minute negli atti de' notari, e poi di ben poco verrebbe in cognizione. Che quel continuo, incessante, disordinato protendersi della Città sul mare tolse molti vestigi dalle antichissime opere. La Genovese marineria ivi famosa nel mondo, per i suoi fasti nelle prime Crociate, mentre la Città era in ben misere e ristrette mura. E si estese a poco a poco, e fino a' dì nostri continuò, sulla marina. Le antiche memorie sono interrotte, confuse; non termini tecnici che ne possan dar certezza, e spesso vocaboli per noi

privi di significato. Cantieri, darsene, bacini, arsenali la è tutta una cosa: e sol si riesce a capire che col nome di darsena gli antichi designavan qualunque luogo di deposito e di raddobbo.

Così p. e. il Giustiniani scrivendo prima del 1528 dice essere nel Porto due Darsene, oltre l'Arsenale. Di una di esse abbiam memoria sicura poichè era l'antica presso San Marco: ma l'altra?

Quella al Ponte *Cattanei* non poteva essere perchè venne costrutta nel 1545: all'Arsenale presso S. Tomaso il Giustiniani non poteva alludere perchè ei venne costrutto, in comunicazione con quello di Porta di Vacca (delle vacche) nel 1599. Laonde è evidente che l'annalista genovese accennando a due Darsene in Porto oltre l'Arsenale intese parlare e di quella al Molo vecchio presso San Marco e dell'unica presso la porta delle vacche, la quale in quel tempo era da un muro separatorio in due divisa, di qua la Darsena del vino, di là quella delle galee od arsenale. E così si spiega che l'Arsenale non fosse capace, al dir dello stesso Giustiniani, che di sole 15 galee. Nè è la mia semplice congettura, però che gli atti della congiura Fieschi, e altre memorie di quel tempo accennano al muro divisorio e della darsena del vino colà parlano le ordinanze de' Padri del Comune Salvatori del Porto e del Molo.

Pertanto di notizie delle antiche opere del Porto e' convien diffidare, chè imperfettissimi sono gli scritti, le memorie annebbiate.

XI.

POLIZIA DEL PORTO

Polizia come va intesa — Fontana Miraculosa al Molovecchio — La prostituzione a Montalbano e l' igiene del Porto — Nave olandese corsara — Il Duca di Tursi viola il diritto delle genti — I savoiardi fan bettola nel Porto — Brignole Ambasciatore per l' arresto di un birbo — Una galea del Duca Tursi fatta postribolo — Cacciata dei Napoletani da Ponte Spinola — Genova umiliata per l'arresto d'un disertore.

Intesa la polizia nel significato più alto essa ebbe ed ha importanza somma. Anticamente nòn era (nè ora è, se si scruta entro) non era amministrata da subalterni ufficiali deputati alla semplice repressione de' reati. Ogni magistratura aveva sua alta polizia per l' officio proprio.

Se noi potessimo aver notizie del come funzionassero quelle antiche polizie avremmo conoscenza esatta della moralità di quegli antichi costumi.

Nel porto pertanto furono avvenimenti da cui si può raccorre quale fosse la civiltà de' tempi.

Presso il Molovecchio, verso il mille e poco dopo, eravi una fontana di buona acqua, la quale convertivasi in sangue quando i saraceni eran prossimi a razziare sulle riviere, la città minacciando. E la pietosa impo-

stura, meglio di qualunque eccitamento di magistrato, valeva armare i genovesi, travagliandoli alle difese. [1]

Di poi nel 1459 troviamo che per Decreto del Comune è delegata ai Salvatori del Porto e del Molo l' elezione dei Consoli delle Arti. Carpentieri, calafati, barcaiuoli, facchini, scaricatori, pesatori, piloti, linguisti, provveditori navali, organizzati a corporazione, ebbero d' allora dipendenza stretta da quei magistrati, con vantaggio dello intero servizio portuario.

E la Repubblica al servizio del Porto e alla sua polizia ammetteva importanza grande. A' Salvatori del Porto e del Molo delegava la compilazione di tutti i regolamenti di polizia che avessero anco indiretta relazione col Porto. Le stesse prostitute, relegate a Montalbano (Castelletto), tenute a pagar tassa per le costruzioni portuarie, disciplinate per il buon costume da minuto regolamento di que' magistrati.

I quali dovean aver cura e zelo encomiabile per la igiene e la pulizia del Porto. Durante la gran peste del 1656 che ridusse la Città da 90 mila a 10 mila abitanti, nel Porto le navi rimasero illese, del che è lecito supporre che gli spurghi e le cloache che davano nello interno delle acque fossero più che non oggidì tenuti in assetto.

[1] Il Belgrano nota che, anco secondo la leggenda, il fenomeno sarebbe avvenuto una sol volta, prima del mille. E dee aver ragione, poichè i genovesi, positivi in ogni età, non dovean esser presti a simili fantasie di popoli bambini.

Nel 1673 riparò in Porto nave olandese, maltrattata da nemico vascello. I Consoli di Francia e d'Inghilterra brigano sì che la povera nave è sfrattata senza soccorsi. Ma i provveditori navali di soppiatto la provvedon di quanto le occorre, e ripreso il mare essa preda nave francese. Onde la repubblica n' ebbe guai seri e dovè chiedere iterate scuse alla Francia.

Andrea Doria Duca di Tursi nel 1703, per aver grazie dall' ambasciatore de' Francesi, arresta di notte in Porto due ufficiali piemontesi e segretamente mandali a Marsiglia. Saputolo, alle ore 5 di notte si congrega il Senato e dà sentenza che sia raso al suolo il magnifico palazzo del Doria in via Nuova (ora Municipio). E se non fu rovinato si è che, ritardato l'ordine per mene patrizie, seppesi che il Re di Francia aveva, sopra istanza dell'Ambasciatore della Repubblica, restituiti i prigionieri con onorevole ammenda.

Per antico abuso alcuni bastimenti sardi facevano bettola in Porto, onde ubbriacature e risse. Nel 1726 i magistrati del vino proibirono a' barcaiuoli di condur chichessia a quei bordi. Da ciò una zuffa tra sardi e genovesi e, in danno de' primi, una barca bruciata e due marinai prigionieri.

Per tal fatto sono tre potenze in moto, Sardegna, Genova e Spagna, e' si minaccia guerra, che Carlo VI sopisce.

Nel 1736 un malfattore si rifugia a bordo d' una tartana francese, e acciuffanlo ivi le guardie. Il Magnifico Giovanni Francesco Brìgnole dee recarsi

Ambasciatore in Francia per giustificare e scusare l' arresto.

Durante la prepotenza spagnuola la squadra del Duca Doria Tursi, e segnatamente una sua galea ormeggiata in Darsena, coperta da bandiera di Spagna, commette nel Porto ogni sorta di ribalderie. La galea della Darsena è vero postribolo.

Nè la repubblica può liberarsi da quell'obbrobrio se non, nel 1716, con sagrificio grave, comperando dal Doria tutta la squadra.

Già da più anni a Ponte Spinola molti napoletani avean impiantate certe baracche con tende in cui vendean pane e vino, e si commettevan ruberie. In una notte del 1744 furon fatte d' un colpo distrurre, e cacciatine i napoletani che vi avean alloggiamento. Nè si commosse questa volta la diplomazia napoletana [1].

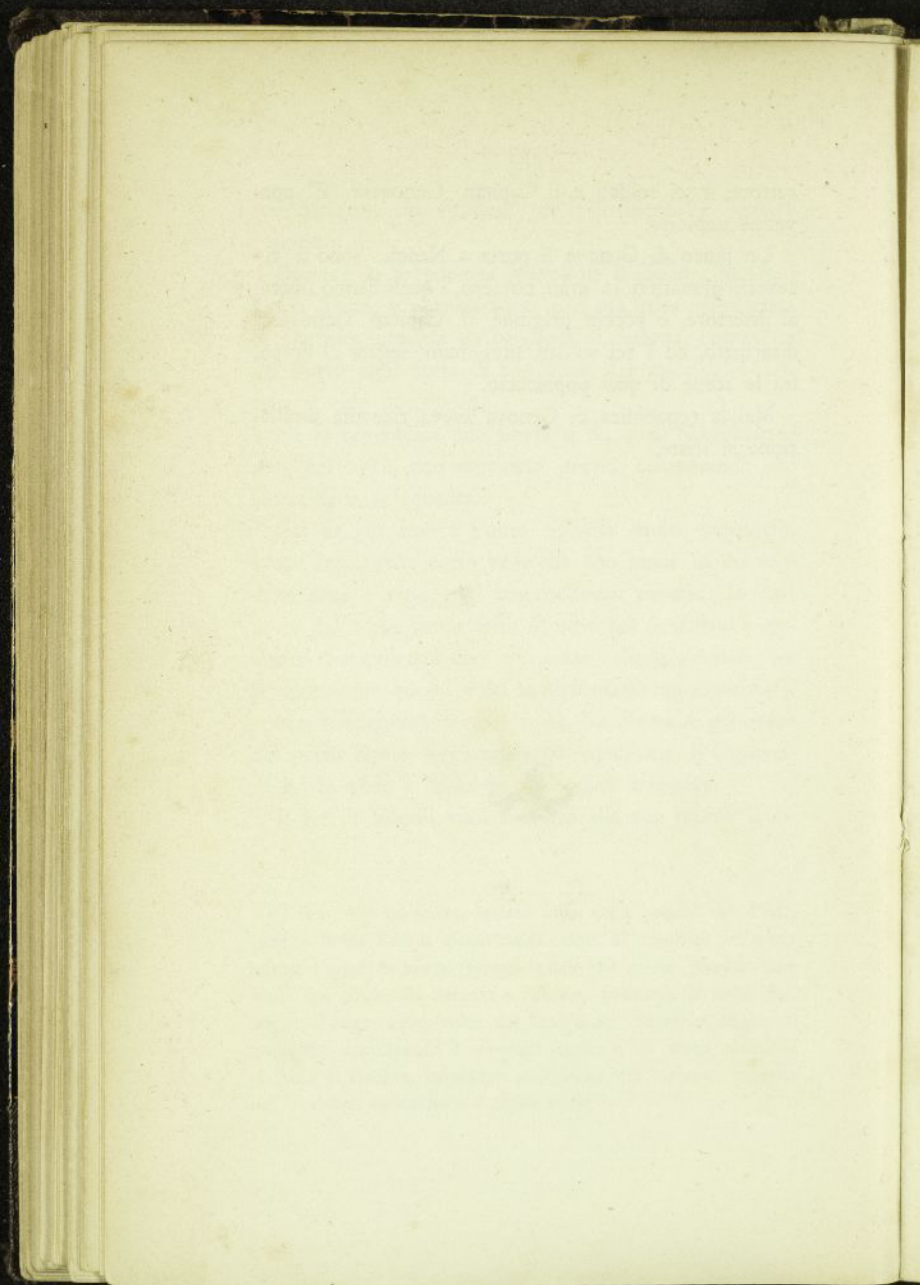
Ma ben arrovellossi nel 1744. Un disertore genovese nel porto ripara sopra scialuppa napoletana. Il Capitano di lui lo vede e lo fa da sei soldati arrestare.

Il Re di Napoli vuol tradotto alla sua mercè il di-

[1] Nel 1880 chi scrive, inviato capo della polizia nel Porto, trovò a Ponte Spinola alcuni luridi casotti di ciabattini del napoletano, i quali da tempo immemorabile ivi avean piantate loro tende con offesa alla decenza e sicurezza portuaria. E' furon sfrattati; e l' autore ebbe lettere dai Sindaci de' comuni d' origine di quelli che, accampando il *comunale* privilegio di fornir ciabattini al Porto di Genova, invocavan provvisione del Superiore governo per la violata immunità e l' antico *diritto!*

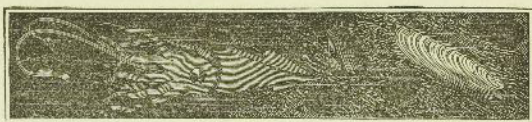
sertore, i sei soldati e il Capitan Genovese. E' convenne ubbidire.

Un pinco di Genova li porta a Napoli. Sono a riceverli granatieri in gran numero, i quali dànno libertà al disertore, e portan prigione il Capitan Genovese, disarmato, ed i sei soldati suoi, mani legate al dorso, fra le scede di quel popolaccio.

Mai la repubblica di Genova aveva ricevuta umiliazione sì triste.

LIBRO SECONDO

IL PORTO

DALLA CADUTA DELLA REPUBBLICA

ALLA DONAZIONE GALLIERA.

I.

IL PORTO DAL 1797 AL 1876

Studi del Governo Napoleonico per migliorare il Porto — Il Governo Sardo fa del suo meglio, ma poco può — Il Governo Italiano continua gli studii e nulla più — Intanto Marsiglia si fa potente — Il Duca di Galliera salva Genova da certa rovina.

ADUTA di fatto la genovese Repubblica nel 1797, colla prima costituzione impostale dalla Francia, se non fu notevole depressione dei costumi civili, grave scossa n'ebbe la privata iniziativa dei Genovesi per le ardite imprese. Eglino eran usi far causa comune col loro Governo, che si interessava direttamente nelle private speculazioni, e nei nuovi reggimenti non avevan fiducia.

Il grande Napoleone vòlse gli occhi bramosi al Porto di Genova e ne profetò la sua grandezza. Nel 1807 una Commissione francese venne nominata per gli studii opportuni affine di migliorarlo, e diede anco il suo verdetto: argomento principale occorrere milioni. Gli avvenimenti politici resero quegli studi vana accademia (1).

Il governo Sabaudo, subentrato, era troppo interessato alla buona ventura di Genova, ricchezza dello Stato, per trascurarne il Porto. Se non che da' privati genovesi non sorretto, che e' continuavano a diffidare di far impresa cogli altri italiani, e stretto dai fortunosi tempi a dar sua maggior cura e sacrificare lo smunto erario alla causa politica, per il Porto di Genova non potè quanto ei voleva. Fece pertanto molto, se si guardi a' suoi mezzi, profuse milioni per i moli e le ferrovie, dotò la Darsena del più procacciante bacino di carenaggio che in Europa allor si vantasse; aprì via Carlo Alberto e col magnifico terrazzo di marmo al mare rese il porto ammirato da' forestieri.

Ed anco nei tempi più procellosi, e fu nel 1849, nominò altra commendevole Commissione che facesse

(1) Il militare governo di quel Grande non riescì che a colmare il seno delle galee nella Darsena, e formò vasto terrapieno a mo' di scalo per navi da guerra.

Lo studio di sistemazione era, per quei tempi, pregevole. Prolungare i moli con bracci allo esterno; e costrurre, allo interno, due darsene: quella di ponente per la sanità marittima, e quella di levante per il raddobbo delle navi mercantili.

provvisioni per i bisogni del Porto; e se l'evento non corrispose al desiderio cocente del bene, tutti sanno il perchè. Eravamo negli anni più grandi dell'italico risorgimento, e tutti i cuori e gli averi eran vòlti a politica.

Intanto Marsiglia sorgeva, e s'innalzava quel Porto gigante su quello misero, e quasi abbandonato in rovine, di Genova. Nel 1830 Marsiglia non aveva che un Porto-canale misurante 38 ettari di superficie. Era la quarta parte del nostro Porto d'allora!

Ma verso la metà del secolo Marsiglia, per il suo Porto, aveva già spesi 44 milioni. Sicuri ivi eran gli approdi di qualsiasi nave di grossa portata; vasti magazzini già tenevano in permanente deposito, al coperto, 107 mila tonnellate di merci. E comodità d'ogni maniera per lo scarico e sponde d'approdo che già misuravano due mila cinquecento metri di calata utile per il commercio.

Dal 1845 al '54 Marsiglia spende 15 milioni di lire creando il nuovo Porto della Joliette; e già nel 1851 aperto avea il Dock, uso Londra, opera del Pascal, a cui quel Governo concorse con 10 milioni.

Ed è progresso sempre. Dal '56 al '75 è costrutto il Porto *des Etrangers*, e son spesi altri 30 milioni circa.

A Genova nulla.

Onde verso il '76 il Porto di Marsiglia vanta di già un movimento annuo di mercanzie di 5 milioni di tonnellate: quello di Genova poco più d'un milione.

Le calate utili al commercio a Marsiglia misurano

metri 6,450; a Genova poco più della metà, metri 3,500 (4,400 compresa la parte per le cave e per l'ormeggio).

E al Governo Sabaudo era pur succeduto l'Italiano! Egli più di quello, le speranze civili della patria fatte grandi, avrebbe dovuto scaldare i petti genovesi alle antiche imprese del mare e dar sviluppo a' traffici nazionali e combattere in leale giusta gara la guerra che Marsiglia muoveva all'infermo Porto di Genova! E' nulla fece di generoso, e furono i suoi, meno di sforzi, studii vacui, inani a sollevare l'antica regina del Mediterraneo dalla sua prostrazione colpevole. I governanti del giovane Regno, surto dalle rivoluzioni in paese povero, pressato da nuovi bisogni, sfruttato dal dispotismo, dalla tirannide isterilito, ebbero scusa, o la potevano avere. Non così i cittadini di Genova, in cui non dovea mancar l'ardimento nell'unità della nuova Patria, chè in essi non era difetto nè di averi copiosi, nè di ingegni elettissimi, nè di storici ammaestramenti. Chè usarono sempre gli antichi genovesi, magistrature, corporazioni, clero, patriziato, di sovvenire a' bisogni del Porto con legati vistosissimi e largizioni munifiche.

E l'onta di Genova intese e nobilmente lavò un suo prestante patrizio, Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera, il quale il dì 7 dicembre 1875 donava venti milioni di lire al Porto di Genova.

II.

OPERE PORTUARIE

Le lavorazioni del Generale Chiodo — Il terrazzo di marmo — Il bacino Sauli — Recinto quarantenario — La Darsena e il Cantiere della Foce ceduti al Municipio — La Ferrovia entra nel Porto — Magazzini Generali — Stazione de' Passeggieri a Ponte Calvi — Bacini Marcenaro e Chiavacci — Officine.

Le continue fortune di mare (Dio liberi l'umanità da fortune cotali) e segnatamente quella del Natale 1821, che fu tremenda, e del 1843, obbligarono il Governo Sardo a provvisioni straordinarie per la conservazione, se non pel miglioramento, del nostro Porto.

Negli anni 1821-35 il generale G. B. Chiodo, prolungò il Molo vecchio di 120 metri con braccio a martello in linea parallela al Molo nuovo. E vi si spesero due milioni e 400 mila lire.

Nel 1844 si avanzò il Molo nuovo di metri 22 e poi, in varie volte, di ben 500 metri, ultimandosi i lavori verso il 1868, ed impiegandovi altri sei milioni di lire.

E nel 1839-40 l'ingegnere Ignazio Gardella aveva costrutto a spese municipali, sopra i portici e botteghe innalzati tre anni prima mercè cassoni fondati a profondità di cinque metri nel mare, quel magnifico

terrazzo di bianco marmo di Carrara, in gran parte, che dalla Darsena iva al palazzo di San Giorgio (metri 410). Era in allora l'unica passeggiata al mare, ma di sì maestosa bellezza e sì bene ornata che il forestiero, più che ammirare, stupiva di tanta ricchezza.

L'ignobile piccone la distrusse nel 1885 per far luogo all'allargamento delle Calate del Porto, alla sistemazione della Ferrovia, e, si vantò sopra tutto, per il miglioramento dell'igiene. Chè quel monumento abbattendo le brezze marine più avrebbero ricreate con sana frescura e le troppo pigiate case, e le troppo popolate vie e viuzze dei dintorni.

Ma i più de' Genovesi rimpiangono ora, perchè si veggono sorgere lunghesso il distrutto bel terrazzo informi casotti per uso di Dogana ed altro, che togliendo il beneficio del mare, fan quasi pensare se e' fu proprio sacrificio d' utilità pubblica o vandalismo piuttosto l'abbattimento di quello.

E, per l'ampliamento del *Deposito Franco,* fu necessità, nel 1888, abbattere l'elegante baraccone d'ordine dorico, che nel 1835 lo stesso infelice ingegnere Gardella avea innalzato a Ponte Mercanzie, il quale, sormontato da sei artistiche statue, faceva di sè, massime se visto dal terrazzo, mostra assai bella. Ed è pur vivo il rimpianto, in vedendo ora tettoie, là presso, mal erette a far di quello le veci, le quali ne accertan che i sensi di quell'arte distrutta non sono ne' giovani nostri ingegneri.

Nel 1845 il Maggiore del Genio ingegnere Damiano

Sauli incominciava, e dopo 4 anni compiva, il Bacino di Carenaggio della Darsena, che costò al governo Sardo oltre due milioni e mezzo. Fu, in allora, opera maravigliosa e la migliore che Europa vantar potesse. E sussiste tuttodì e può continuar con lode l' ufficio suo, sebbene per il progresso di quest' arte e i nuovi bisogni portati dalle grosse navi, or sia quel bacino divenuto di poca, quasi niuna importanza. Misura desso metri 89.20; al fondo è largo metri 12; al livello delle acque 21.40 ed ha un tirante d' acqua di metri 6.60.

E si ampliò pure, sotto il governo Piemontese, il *Porto Franco*, estendendolo fino al Mandraccio, e fu vantaggio all' accresciuto Commercio.

Dopo l' epidemie coleriche della prima metà del secolo, che nel Porto segnatamente infuriarono, si die' assetto al recinto quarantenario al Passonovo. Verso il '50 è ancor tanta la paura per l' ignoranza della profilassi de' contagi, che troviamo a quel lazzaretto per gli arrivi del mare addetti nientemeno che 60 guardie in permanente servizio e 150 altre guardie ausiliarie, e un Commissario, un Vice Commissario e un Cappellano.

Nel 1883 quel recinto venne distrutto per far luogo a' nuovi lavori, e senza rimpianti.

L' Arsenale Marittimo Militare nel 1870 veniva trasportato alla Spezia; e il Governo al Municipio di Genova, per 7 milioni ed altri oneri, cedeva la proprietà della Darsena col Bacino e adiacenti luoghi di terra e di mare, nonchè il vasto cantiere della Foce, acciocchè ne approfittasse il Commercio.

E il Municipio n' ebbe civanza; e anco ottenne, poco dopo, che dalla Darsena venisse tolto il Bagno de' galeotti. Onde ivi e nell'attiguo seno di Santa Limbania sorsero in breve vasti e comodi magazzini di deposito, e spendendovi somme ingenti, sempre più si estesero, insino ad oggi, da terra.

L'Amministrazione Ferroviaria intanto, pressata dalla necessità del Commercio, e, ancor più, da' proprii interessi, aveva già aperte due stazioni nel Porto, quella di San Benigno e lo scalo alla Rotonda, ricevendo ivi le mercanzie. Dalla Rotonda spinse i binari sino sul Ponte Spinola. E si fece pertanto ad usura pagare il beneficio, chè le merci aggravò di balzello *ad hoc*, a mo' di pedaggio per il transito, e il balzello, per longanimità soverchia de' Genovesi, arbitrariamente estese a tutte le vecchie Calate, e arbitrariamente riscosse sino al 1887, quando cioè e Rotonda e beneficio eran già iti da più anni colla distruzione del marmoreo terrazzo.

Fu savio consiglio della rappresentanza di Genova d'addossar al Comune l'obbligo della costruzione dei MAGAZZINI GENERALI, che avrebbon dovuto alleviare a danni del morituro *Porto Franco*; il quale dal Governo, coll'accanimento del *delenda Carthago*, sopprimere si voleva e la minaccia era sgomento ne' Genovesi, quasi temendo i guai delle distrutte mura di Troia.

Pertanto l'erezione de' *Magazzini Generali* portò di grandi lavori e novità. Abbattuta la batteria di San Benedetto; rasate le mura e le chiese di San Lazzaro e di San Teodoro; sorte le nuove calate centrali del Porto, e

finalmente, nel 1872, ultimati sino a San Lazzaro i Magazzini. Fu opera egregia dell'ingegnere Luigi Timosci, e il sovrastante terrazzo bella e comoda passeggiata che spazia il mare, ricrea il forestiero che ivi mette piede dalla vicina stazione di Porta Principe, e allieta tutto il popoloso Sestiere di San Teodoro.

Alle spese concorse il Governo con un milione di lire; e die' inoltre al Municipio proprietà di suolo là presso, e il diritto di PRELAZIONE nel Porto.

Delle altre opere costrutte dalla caduta della Repubblica al 1876 entro il Porto non occorre a lungo parlare.

A Ponte Calvi era la stazione per lo sbarco dei passeggieri: e di essa così scriveva il Banchero: « Quivi » è il Commissario di Polizia per la vidimazione e » verifica de' passaporti. Cade in acconcio il suggerire » la fabbrica di un luogo conveniente a questo oggetto, » giacchè ora che il numero dei viaggiatori è cresciuto » per la frequenza dei battelli a vapore, è incomodo e » disagevole il dover fermarsi su questo ponte per at- » tendere la verificazione del passaporto e la visita » doganale. Ne è la più bella cosa quando cade la » pioggia, oppure infuria il mare e che so io. Per » togliere questo inconveniente si vorrebbe fabbricare » un *Baraccone* capace di accogliere i viaggiatori e i » loro arnesi. Ora è disonore al paese, occorre migliore » ospitalità ».

Quando il Banchero così scriveva (1845) il movimento de' passeggieri era di circa venti mila all'anno. Nel 1885 quando il movimento de' passeggieri era sa-

lito a 180 mila ogni anno, e agli inconvenienti niun riparo era stato messo, noi dovemmo ripetere le parole di quello scrittore, e ben altre più acerbe per ottenere il *Baraccone* di *Federico Guglielmo* per l'uso dal Banchero indicato. E' si diceva da personaggi d'alto stato che alla fin fine cotali passeggieri sono per la quasi totalità straccioni d'emigranti che non si debbon favorire; e che del resto il *Baraccone* da noi invocato non si trovando nel porto di Marsiglia, era di superfluo per Genova!

Meritevoli d'un cenno sono però i due Bacini galleggiante e di alaggio costrutti dall'ingegnere Luigi Marcenaro il primo, dal colonnello Valdimiro Chiavacci il secondo e che ancor oggi (1892) funzionano per quanto sentesi prossima la loro fine.

Il bacino galleggiante fu varato nel 1873; ha la lunghezza di 100 metri; 22 di larghezza e 11 di altezza.

Lo scalo di alaggio, costrutto sullo scorcio del 1860, presso la radice del Molo Vecchio, è munito d'antiscalo, parato di sostegno e di macchina di trazione della forza di 1800 cavalli. Misura nell'antiscalo lunghezza metri 170; larghezza 20; profondità delle acque alla tacca metri 6: — nello scalo lunghezza metri 53; larghezza 15; nell'apparato di sostegno lunghezza metri 76; larghezza 8. 30.

Per le riparazioni alle navi di urgenza, e per le non gravi, chè le maggiori sono eseguite nei Cantieri della Riviera, vennero impiantate nel Porto due officine mec-

caniche, che tuttora sussistono, l'una al Molo Vecchio, l'altra nella Darsena (1), le quali giornalmente danno lavoro a più di 500 operai meccanici tra calderai, aggiustatori, ecc.

(1) Ora trasportata nell' avamporto presso le Grazie.

III.

NAVIGAZIONE E COMMERCIO

Genova non partecipa al progresso della Navigazione mercantile d'Europa — Statistica della Navigazione e Commercio di Genova verso la metà del secolo — Si aboliscono gli antichi monopolii — L'abolizione del Porto-Franco mette a romore la Città — I Genovesi ottengono il Deposito Franco. Al Municipio rimane il diritto di *prelazione*.

Dopo la caduta della Genovese Repubblica, prima e poi del famoso blocco, nelle ampie vie del Porto Franco e sulle Calate, ove prima eran cumuli di mercanzie, crebbe desolante la mal erba, e allo strepito dei traffici assordante seguì sepolcrale silenzio.

Onde a' Genovesi non sgradì la napoleonica caduta, e se la tergiversazione del Bentinck e i Potenti di Vienna e di Parigi li ferirono nell'indipendenza, animosi nelle speranze avvenire i più accettarono la soggezione di Casa Savoia.

Ma intanto altre nazioni marittime facevan lor pro' delle angustie di Genova, Britannia in ispecie. Ebbero agio di compiere, mentre la regina del Mediterraneo dormiva, la grande novità del secolo, rivoluzione nautica, surrogando il vapore alla vela.

Quella provvidenzial legge che presiede a' destini regolò ne' secoli anco la navigazione.

Dapprima bambini i popoli non sentirono il bisogno che di brevi tragitti, onde bastarono in tanta piccolezza prima le piroghe, le canoe, indi le zattere con vela.

Ma il vicino era straniero, e lo straniero era nimico; non traffici, ma prede e razzie; la necessità che le zattere si facessero agili, veloci e armate; e così la pentecontore, la trireme e poi la galea.

E colle prime civiltà lo sfogo di più lunghe navigazioni e di traffici maggiori; le galee mal giovavano, onde il grosso bastimento a vela, la nave.

La modernità si avanza: commerci immensi, distanze scomparse; altri usi, costumi diversi. E' si vuole la nave sicura, comoda, agile e presta: ed ecco il vapore.

Genova marinara in altri tempi avrebbe di subito intuita questa suprema legge evolutiva, che è lotta per l'esistenza, e con potente iniziativa avrebbe a sè dato il primato.

Che naturali difficoltà? I commerci col Levante non eran forse più proprii alla Sicilia e al Mezzodì dell' Italia; Amalfi e Salerno non avevano forse prosperato?

Eppure Pisa, Genova e Venezia non seppero forse sviare i traffici delle loro naturali sedi geografiche: come ora sa fare, e bene, Marsiglia!

Genova impotente l'ignavia onestò con smisurato attaccamento alla vela e pari odio al vapore. E' ci raccontano i capitani di mare dal bianco pelo che furono appena degnati d' uno sguardo protervo i primi piroscafi (inglesi si comprende) che presero àncora nel

nostro porto. Ed anche que' vapori che per necessità di cose si inscrissero primi al nostro compartimento non eran di proprietà genovese.

Onde elogio v' ha dato al governo Sabaudo il quale, nello stremo delle finanze e politiche vicissitudini, incoraggiò per quanto potè il vapore, e per esempio ai privati assunse desso, con vapori da guerra, i servigii postali.

Ma era tanta la forza degli avvenimenti che nonostante la prostrazione della nostra navigazione fioriva e prosperava il commercio.

E il Porto era ormai a' suoi bisogni inservibile, senza ampliamento e sistemazione si profetava rovina. Occorrevano milioni che le borse private dar non potevano: e Genova non avea più le magistrature secolari e gli ordinamenti che solevano nel passato a tale bisogna dar provvisioni adeguate. La non potea più far *Maona,* cioè società commerciale fra' cittadini e il Governo.

La bandiera genovese divenuta sarda, per altro, se non bastava essa sola al traffico del Porto (e per la grandezza di lui è ad augurarsi che non basti giammai), non era però dalla bandiera straniera soverchiata di molto.

Durante l'anno 1850 sopra 2208 bastimenti a vela partiti per l'estero 1045 battevano bandiera Sarda: e sopra 478 piroscafi, pure salpati per l'estero, i Sardi erano 251.

Nè tra le navi sarde e le straniere v'era sensibile differenza di portata. Poichè in quell'anno — 1850 —

il naviglio a vela forestiero predetto partito per l'estero stazzava tonnellate 116686 — ed il sardo tonnellate 147981. — Ed il naviglio a vapore sardo stazzava tonnellate 30423 — lo straniero 43636.

I traffici poi del litorale e della Sardegna eran in allora esclusivamente della bandiera Sarda.

Non fu che negli anni avvenire, segnatamente per la convenzione consolare colla Francia del '62 (denunciata soltanto nel 1886) che la bandiera Francese arditamente contrastò alla nazionale il nostro commercio di piccolo cabotaggio.

E mentre decadeva ogni dì più la nostra bandiera — dicemmo — si sviluppava il commercio.

Nel quinquennio 1846-50 erano entrati nel Porto, per ogni anno, in media, 6825 navi stazzanti 462260 tonnellate.

Dal 1851 (in cui erano entrate 7323 navi stazzanti 514,199 tonnellate) in poi, il traffico aumentò sempre annualmente con preponderanza crescente alla bandiera straniera.

Il movimento delle merci di entrata e d'uscita che nel 1847 era stato di 731,207 tonnellate, salì nel 1850 a tonnellate 905,920; nel 1851 a tonnellate 971,793; e crescendo mano mano salì nel 1876, in cui soltanto si ordinarono i lavori d'ampliamento, a tonn. 1,339,712. Ei fu il massimo sforzo e il movimento maggiore che dare potesse il Porto com'era.

Era stato progresso aritmetico, ma richiedevan i tempi ben altro, chè i bisogni aumentavan in ragion

geometrica. E l' accresciuta popolazione e lo sviluppo de' negozi internazionali e le cure del governo di Francia per Marsiglia, rivale, stringevan sempre più il Porto di Genova. E il male aumentava il suo mal governo, di enormi spese aggravanti il Commercio e di monopolii ancora imperanti.

La media dei fitti per ogni metro quadrato di deposito di merci era di L. 13 al mese: nel Porto Franco 20 lire; 6 lire ne' magazzini più lontani ed infelici della Città.

Il costo del trasporto dal bordo al Portofranco o ai depositi fittizii e da questi al bordo per la riesportazione ascendeva in complesso a L. 12. 53 per tonnellata di merci varie e L. 6. 18 per i grani.

Dal Porto Franco o dai depositi fittizi ai carri L. 13. 53 per merci varie, L. 7 per i grani. Dal bordo ai carri o dai carri al bordo, nel transito diretto L. 8. 81 per le merci varie e L. 3. 60 per i grani.

Nel 1847 si abolì il monopolio delle chiatte e dei liuti che avea la Dogana prima ed appaltava. Ma continuò (inasprito anzi perchè non più dall' autorità disciplinato) il male, perchè stante la impossibilità degli accosti e la insufficienza degli approdi, continuaron le chiatte pesare enormemente il commercio, dovendo esse, per necessità di cose, accogliere tutte le merci da sbarco o d'imbarco. La stessa Dogana si conservò ancora per molti anni il monopolio dei sacchi vuoti per uso del commercio. Essa sola poteva fornirli in affitto da 4 a 6 soldi al mese per sacco.

Piloti, spedizionieri, facchini, barcaiuoli, pesatori, linguisti od interpreti, provveditori navali, mediatori, bordonaus o sensali del basso personale di bordo, periti di varia ragione, dagli stazzatori, stivatori, ai visitatori delle pelli per combattere il carbonchio, calafati carpentieri, tutti in somma chi era nel Porto formavan corporazione e monopolio del loro lavoro, che l'autorità fiscaleggiava.

E venne la legge 29 maggio 1864 ad abolire le Corporazioni d' ogni ragione e i monopolii.

Peraltro i regolamenti governativi, che la dovean applicare con mite animo per non ferire d'un solo colpo mortale tanti interessi privati, acquisiti e quasi prescritti col godimento di secoli, i regolamenti esciron così che aboliti di diritto corporazioni e monopolii in gran parte nel Porto di Genova perdurarono di fatto fin verso il 1874 e 1875, in cui altri regolamenti diedero alla legge impero assoluto. Eccetto pochissimi servigi che rimasero disciplinati dall' autorità, quali i facchini del Deposito Franco o *Caravana*, della Darsena, della Sala visita doganale dei passeggieri in arrivo per la sicurezza del loro bagaglio. E nell'abolizione della Corporazione dei facchini delle calate si dovè pur far sacrificio di denaro, assegnando sussidi vitalizî a mo' di pensione ai vecchi e agli inabili.

In conseguenza di tutto ciò, le varie cause addizionate, navigazione mercantile e commercio non poterono progredire come avrebbero dovuto. E si venne sino al 1869 in cui si commosse il mondo per l' apertura del

canale di Suez senza che Genova potesse risorgere. È soltanto nel 1872, quando le marine estere si erano già impadronite col vapore di tutti i mercati dell'estremo Oriente, che Genova potè spingere la sua prima linea regolare di vapori nelle Indie.

Il Parlamento Italiano seguendo la sua politica abolitiva dei privilegi (la scuola di Manchester era in trionfo) con legge dell'11 maggio 1865 aveva condannato il genovese Porto Franco. E per render meno esiziale agli interessi liguri la capital sentenza ordinò il Porto Franco rimanesse in vita sino il dì 17 gennaio 1868, in cui ei si sarebbe fatto funzionare come Magazzini Generali.

Agitossi il Commercio genovese, la Rappresentanza Municipale protestò e disse mal potere i locali del Porto Franco convertirsi in Magazzini Generali. Onde, gli argomenti adotti ritenuti validi, dal Parlamento Italiano il dì 22 dicembre 1867 si ottenne nuova legge: il Municipio medesimo erigesse i locali che servir potessero all'uso di Magazzini Generali, costrutti li esercitasse; e il Porto Franco tale rimanesse fino all'apertura dell'esercizio di quelli.

Ultimati i nuovi locali il Municipio nicchiò per l'esercizio; ma, sullo scorcio del 1875, venne il mal giorno della chiusura del Porto Franco.

Escirono in quel mattino le cittadine gazzette, dalla repubblicana « *Il Popolo* », direttore il Bizzoni, alla clericale « *Il Cittadino* », in voce d'organo dell'Arcivescovado, escirono con violentissimi attacchi al Governo, e le furon tutte sequestrate.

Un asinello con largo cartello sulla groppa, scrittovi: « Marco Minghetti » (era il nome di S. E. il Ministro delle Finanze), deluse la scolta della Guardia doganale, ed entrò nelle mal chiuse porte del Porto Franco; e fu riso a denti stretti de' presenti, e le maggiori invettive.

Venne la sera. Sulla Piazza Nuova, sede della Prefettura e dei collegi giudiziali, si fa popolo. Sono oltre 5 mila dimostranti e sono grida di abbasso e di morte. E vola qualche sasso; odesi grida di contusi; la massa ondeggia e strepita; viene la polizia, vengono Armati e caricano il popolo. La piazza è spazzata: sono 86 popolani sostenuti in arresto. Il Prefetto (era il Colucci) teme maggior ribellione: si dà libertà ai più dei catturati e sole 10 condanne seguirono, di pochi giorni di prigione. E si temea perfino che per le vie di Genova si facesse il serraglio, tanto eran ascoltate le Cassandre di cattivo augurio che profetavano il dì estremo del Genovese commercio.

Ma Senatori e Deputati liguri sono in grandi faccende, alla fine lo zelo e l'attività loro, e l'appoggio del Vice-Presidente del Senato, S. E. Eula (il quale in momento di massima confusione con prestante animo sa imporre sua autorità al vitalizio Consesso) son coronati del maggiore evento. La legge del 6 agosto 1876 converte il Porto Franco in Deposito Franco, minimo il danno, battaglia vinta.

E il commercio di Genova, invigorito, progredì sempre.

Della legge del 22 dicembre 1867 la quale al Municipio accordava l'esercizio dei Magazzini Generali (che fecero ovunque mala prova), non rimase altra traccia all'infuori del diritto del Municipio medesimo di prelazione, cioè di avere a preferenza, a parità di condizioni, la concessione degli stabilimenti commerciali che si sarebbero eretti a servizio del Porto. E tal diritto parve di poi, in pratica, enorme; però che il il Municipio pretese transarlo co' privati industrianti, mercè annuo canone in suo pro', rinunciandolo.

Ma venne ora il responso della Suprema Autorità Giudiziaria che quel diritto ridusse nei giusti limiti. Il Municipio eserciti lui direttamente gli stabilimenti commerciali del Porto che la iniziativa degli industriali vorrà impiantare; e se a tale facoltà dà rinuncia, non spettargli compenso veruno.

IV.

LA NAVIGAZIONE A VAPORE DAL SUO INIZIO AL 1876

Vela e vapore — Livorno, Napoli e Venezia precedono Genova nella navigazione a vapore — Un fratello di Silvio Pellico primo ad inscrivere un piroscafo alla matricola di Genova — Nome dei primi piroscafi — Linee regolari — Partenze per l'America e per le Indie — Raffaele Rubattino.

Genova lottò allo stremo per mantenere il primo onore alla vela; ma stretta da necessità supreme del commercio, dovè dare il primato al vapore. E con facile vittoria di subito superò Napoli, Livorno e Venezia, che nella iniziativa aveanla preceduta.

Ma neanco col primato al vapore cessò, in cuor suo, di prediliger la vela, ed ha onorevole scusa, chè in essa è la storia e la gloria de' Genovesi.

Perfino i valentuomini che orientarono la bocca del Porto, ebbero di mira, con larga apertura, di non danneggiarla.

È sentenza che la vela soltanto forma e dà i forti marinai. La era, si dice, stimolo maggiore alla ricchezza dei traffici, poichè per armare un veliero non occorrevan forti capitali, onde la spinta individuale più fe-

conda, perequata la distribuzione del profitto ed estesa a maggior numero.

Nel veliero il capitano era armatore o facile la via per divenirlo. Il veliero poco sentiva la concorrenza: la lunga navigazione, l' incostanza del mare eran domate dall'arte del nocchiero; ora è forza bruta nella macchina che niente sente della perizia del capitano, onde non più emulazione, non più arte, ma la rude concorrenza del solo capitale denaro. È scomparsa per sempre la poesia del mare e con essa il sacrificio e la gloria.

Nella moderna lotta e' non si cercano che mezzi più pronti che meglio soddisfacciano i materiali bisogni dei consumatori. L'associazione dei grandi capitali stravince gl'individuali e i piccoli; di pochissimi è il profitto, numerose di troppo le vittime.

Se non che ove si facesse ben distinzione tra la teoria e la pratica, egli era così anche prima. Nelle andane del Porto di Genova i velieri erano allineati secondo il colore dello scafo loro. E quelli dello stesso colore in numero maggiore, che appartenevano ad un solo armatore, vincevano nella concorrenza il numero minore degli altri a varii colori dipinti, poichè di proprietà di molti armatori diversi. Come precisamente succede adesso per i piroscafi, chè i molti dalla stessa ciminiera appartenenti ad una sola Società, soverchiano gli altri a ciminiere diverse, di Armatori minori.

Comunque e' sia la poesia del mare non è ita, perchè la vela rimane. È in giuste proporzioni l'ausiliaria del

vapore; ed ove v' ha incremento di traffici, è suo sviluppo. Pertanto tornando all' inizio della navigazione a vapore, e' fu Luigi Pellico, fratello al buon Silvio, che nel 1819 fece varare dal cantiere della Foce il primo piroscafo inscritto alla matricola di Genova. Lo chiamò *Eridano*, e stazzava 142 tonnellate. Ma Genova, tenace ancora alla vela, non gli fece buon viso, e' dovè nel 1821 passare a' stranieri [1]. Ma nel settembre 1830 si inscrive alla marineria di Genova il secondo vapore, comperato in Austria. Si chiama *Il Colombo*, stazza 101 tonnellate: n' è proprietaria la ditta Cambiaso e C. E nel dicembre dello stesso anno si vara a Recco il *Carlo Alberto*, di 128 tonnellate, armatore Barchi. Poi il dì 3 marzo 1837 altro vapore appartiene al nostro compartimento, *Il Romolo*, stazza tonnellate 69. 58, armatore De-Ferrari.

Questo il primo risveglio, povero davvero, perchè

[1] Un anno prima (1818) a Napoli erasi varato il primo piroscafo italiano *Ferdinando Primo*, lungo 120 piedi, largo 19, da 6 a 7 di pescagione; con macchina di 50 cavalli, della velocità di circa 5 miglia all'ora, capace di 150 passeggieri e merci. Pasquale Libetta, alfiere della marina militare borbonica, ne fu il capitano. La mattina del 27 settembre 1818 prese il largo con bandiera borbonica. Giunto in vista di Fiumicino que' bravi marinai scorgendo il fumo della macchina e vistolo senza vele lo credettero un bastimento incendiato e gli mossero incontro con barche per i soccorsi.

A Livorno trovò poi tre coraggiosi che vi si imbarcarono come passeggieri per Genova, ove felicemente sbarcarono dopo cinque dì nella traversata impiegati.

Napoli e Livorno già avevano regolari linee di piroscafi tra l'Italia e la Francia; e da Marsiglia i fratelli Bazin già mandavano in Italia i loro piroscafi.

Ed il governo Sabaudo, ad incoraggiare, si assunse il servigio postale tra Genova e la Sardegna con vapori da guerra. Dapprincipio col piccolo *Gulnara*, costrutto in Inghilterra (e' fu il primo piroscafo della real marina sarda), aggiungendone altri tre poscia, a Genova varati: l'*Ichnusa* (simile al Gulnara), il *Tripoli* e il *Malfatano*, per dimensioni maggiori.

Tanto bastò perchè tre anni dopo, nel 1840, sorgesse anche a Genova regolare linea di navigazione a vapore con la Francia e con gli altri porti italiani. La esercitò la Ditta Delucchi, Rubattino e C.i, e i piroscafi si chiamavano: *Dante, Virgilio, Castore* e *Polluce*. Bentosto la Compagnia prende l'onorato nome di « Raffaele Rubattino » e aggiunge il *Lombardo* e il *S. Giorgio*.

Eran quelli piroscafi che stazzavano dalle 200 alle 300 tonnellate, ed eran, in allora, di grande portata. Tutti in legno, i primi a ruote; lo scafo costruito in Italia (all'Hâvre il *Castore* e il *Polluce*), ma le macchine venivan dall'Inghilterra.

Il primo piroscafo costrutto di ferro in Italia fu il *Mongibello* (varato a Napoli verso il 1839), che nel canale di Piombino, pochi anni dopo, cozzando col *Polluce* affondollo. Il primo ad elica fu il *Giglio delle onde*, che apparteneva pure alla marineria napoletana (1841).

Si tentò pure nel 1840 altra linea a vapore tra Genova e la Spagna, e si mise in mare l'*Iberia*, di 220 tonnellate, ma l'impresa fallì.

Pertanto nel 1846 oltre alla Compagnia Rubattino, che prospera, sorge in Genova la Società « Ambrogio Zuccoli » per i viaggi del litorale. Mette in mare il *Colombo*, il *Galileo* e poi altri sino a 12 di limitata stazza. Dieci anni dopo (1854) alle predette Società si aggiunge, con largo sussidio del Governo Sardo, la Compagnia « Transatlantica » con 4 piroscafi in allora magnifici: *Vittorio Emanuele II*, *Conte di Cavour*, *Torino* e *Genova*. Stazzavan da 900 a 1050 tonnellate. Lor viaggi: Genova, Marsiglia, Spagna e Brasile, là trasbordando per il Plata. La sua sorte fu infelice; nel 1859 dovè liquidare: dei vapori uno incendiò, l'altro arenò, gli altri due passarono al governo nel 1861.

Ma dopo l'unificazione italiana si aumenta sempre. La Rubattino s'ingrandisce e riceve sovvenzione dal Governo. Sorge nel 1862 la Società Accossato, Peirano e C., la quale, acquistati i 12 piroscafi della Zuccoli, si converte in « Peirano, Danovaro e C. » e si fa ricca di 23 piroscafi, alcuni con stazza di 950 tonnellate, e spinge i viaggi in tutti i porti italiani, in Fiancia e a Tunisi.

Intanto, lentamente, ma con sempre maggior fortuna, si iniziano e si sviluppano le linee dell'emigrazione al Plata, per merito degli armatori Cerutti, Schiaffino, Piaggio e sopra tutti Lavarello. Si aggiunge a loro la Società Italo-Platense; ma poco dopo smette bandiera italiana e liquida.

La navigazione al Sud-America era incominciata con bastimenti misti, che ben presto si convertirono in magnifici piroscafi di grossa portata.

La «Lavarello» che nel 1864 aveva fatto il suo primo viaggio col bastimento misto *Buenos-Ayres*, stazzante 377 tonnellate, nel 1874 possedeva già 4 grandi vapori della stazza caduno di 1294 tonnellate. E la « Rocco Piaggio » pure ebbe felice evento.

Nel 1872 sotto buoni auspici era sorta altra grande Compagnia, il « Lloyd Italiano », che mise in mare 5 grossi vapori: *Livorno*, *Torino*, *Firenze*, *Roma* e *Genova*, e aprì la navigazione regolare (iniziata sino dal '70 dalla Rubattino) con le Indie, spingendosi sino a Calcutta. Se ne speravano benefizi grandi, e si credeva perfino di ritornare agli antichi commerci coll' Oriente, ove avea dominata e predominata la bandiera italiana

Invece quattro anni dopo (1876) il « Lloyd Italiano » era costretto a liquidare e cedere la linea e i vapori alla « Rubattino ».

E così la « Rubattino », massime per l'inspirata direzione del suo Capo, è ormai diventata potentissima: può lottare con la bandiera straniera e vincere: può spingere i suoi vapori nei mari più lontani, e si prepara a divenire la Compagnia che dovrà all' estero rappresentare l' onore della marineria patria, la N. G. I. Fra il sorgere e il cadere di tanti cospicui armatori, uno solo rimase, sino alla morte, a travagliarsi nelle lotte per il mare. Desso dal nulla si eleva e si fa grande,

non per sè, ma per il buon nome della Patria, nei negozi coll' estero. E il governo d'Italia, che il conobbe e l'apprezzò, gli fu largo di appoggio.

Egli fu Raffaele Rubattino, onore massimo del Porto di Genova, uomo d'antichi costumi, ornato d'ogni virtù della mente e del cuore. Senza di lui la marina mercantile a vapore italiana sarebbe forse l'ultima del mondo: sua mercè se la genovese è ora sulla via dello splendore antico.

Peraltro carità di patria ne vieta confronti con l'Inghilterra.

Sino al 1876 in Italia la marina a vapore del commercio non possedeva che bastimenti misti (velieri già vecchi a cui si erano malamente acconciate piccole macchine) e pochi piroscafi costrutti quasi tutti all' estero, non superiori alle 1300 tonn. di stazza.

L'Inghillerra era già all' apogeo della sua gloria.

Un ingegnere Brunel varò a Milwall, fino dal 1858, il piroscafo « *Great Eastern* » (l'orgoglio del mare), che costò 28 milioni di lire, raccolte per azioni.

Misurava quel mostro 210 metri di lungo; 25,92 di largo; 7,63 di media pescagione.

Portata: 25500 tonnellate. Velocità 15 miglia all' ora.

Carico: 12 mila tonn. di carbone (consumo giornaliero 300 tonn.); 8 mila tonnellate di merci; 4 mila passeggieri.

Il Capitano comandava le manovre col telegrafo agli ufficiali di poppa e di prora.

Tanto orgoglio fu punito, perocchè il « *Great Eastern* » si riscontrò inadatto ai bisogni della navigazione mercantile; ma ad Inghilterra, grande anco ne' suoi errori, rimase supremo l'onor de' mari sovr' essi tutti i popoli del mondo.

V.

INFELICI CONDIZIONI DEL PORTO
E PROGETTI PER MIGLIORARLO

Descrizione del Porto verso la metà del secolo — Progetto di Molinari e Descalzi; della Commissione Reale del 1867: dei capitani Penco, Molfino e Casanova; della Commissione Governativa del 1874 presieduta dall' Ammiraglio Ribotty — Nulla si fa.

Una autorevole Commissione Municipale di cui faceva parte Raffaele Rubattino, e relatore N. Magioncalda, ecco come maestrevolmente descriveva il Porto di Genova verso il 1852:

« È vero che noi abbiamo a vederlo un amplissimo porto: dove non si contano meno di 1,300,000 mq. di superficie. Ma la nostra ricchezza è più apparente che reale: perchè atteso il difetto dei moli, una terza parte soltanto dello spazio incluso nella superficie del Porto serve a questo uso. Ma per la medesima cagione il nocchiero vi cerca invano quella sicurezza che ha ben diritto di aspettarsi in un Porto. Noi tutti abbiamo veduto naufragare coi nostri occhi dei bastimenti nel suo seno mal fido. Esso non ha più la profondità che lo rendeva una volta pregevole; perchè per una lunghis-

sima incuria che sente proprio del barbaro, si è lasciato crescere l'interrimento a tal segno che le navi di maggior portata non possono più avervi ricetto, nè tampoco accostarsi agli scali le più piccole. Ma esso difetta oninamente di quei comodi che sono richiesti dai naviganti par raddobbare, carenare, calafatare, spalmare i loro legni.

Che dire poi della capacità, della forma, della situazione dei magazzini? Che dire degli approdi per lo sbarco? Che dire delle operazioni dell'immagazzinamento delle merci? Quando si pensa non diremo a ciò che fu fatto e si pratica a questo riguardo da mezzo secolo nella industre Inghilterra, ma solo a ciò che si vede a Marsiglia, a Livorno, a Trieste, si sente montare il rossore alla fronte, avendo a descrivere il nostro compassionevole stato. I magazzini in Porto Franco, che non ci sono se non perchè gli abbiamo ereditati dalla antica Banca di S. Giorgio, si mostrano già da lungo tempo, così scarsi al bisogno che la maggior parte delle merci sono conservate nei numerosi depositi fittizi, sparsi per le case della Città, e in luoghi distantissimi dal Porto, come sono Sarzano, Vialata, S. Vincenzo, e molte non trovando luogo nella cinta delle mura, sono costrette a cercare un ricovero nel lontano borgo di Sampierdarena; e in questi ultimi giorni la penuria di magazzini arrivò al punto che si dovettero spedire le mercanzie nella più lontana Palmetta, e perfino a Cornigliano. Dalla postura di magazzini che, invece di essere in immediato contatto da

una parte colle calate del Porto, e dall' altra parte colla strada di terra, sono disseminati per la Città, e fuori, a tanta distanza così dall' uno come dall' altro punto; e in vece di essere edifizi costrutti a bella posta sono (eccettuati quelli del Porto Franco) abitazioni e sotterranei ridotti per la necessità a quest' uso; si può di leggieri argomentare con che facoltà, con che comodo, con che prestezza, con che economia (tanto più avuto riguardo alla strettezza e alla muntuosità dei nostri viottoli) si hanno da compiere presso di noi le operazioni del trasportare le merci dentro e fuori dei magazzini, e con quale sicurezza, con quale agio vi si hanno da custodire. L' imperfezione poi dei magazzini è estremamente aggravata dalla mancanza di estese e comode calate del Porto. Dove non se ne trova una a cui si possa accostare un bastimento più grosso di una feluca; dove in tutto e per tutto non vanno al di là di 700 metri di lunghezza; e dove quelle a cui si possono appena avvicinare i più piccoli legni non oltrepassano 200 metri. Da ciò segue che per iscaricare le merci dal bordo dei bastimenti che stanno ancorati nel mezzo del Porto, è d' uopo farle discendere nelle piatte; e con esse trasportarle ai ponti; e qui scaricarle di nuovo per deporle in terra e quindi tradurle a schiena d' uomini nei lontani magazzini.

Non sono molti anni che il servizio di queste piatte formava ancora uno dei più molesti ed assurdi monopolii. Nè la savia abolizione del monopolio, rimediò gran fatto al male. Imperocchè, qualunque sia il nu-

mero delle piatte, a più di due o tre alla volta non è permesso di accostarsi allo scalo tanta è la sua angustia. Ragione per cui lo sbarco delle merci sui ponti succede con una incredibile lentezza; e le piatte, alle quali non fu consentito l' accesso al ponte, prima dello spirare del giorno, sono costrette a rimanersene esposte alle avarie delle intemperie e dei furti durante la notte. Si arroge che lo sbarco operato con sì grossolani mezzi rimane impedito o sospeso nei tempi di pioggia e di mare agitato.

Le conseguenze economiche di questa disgraziata combinazione di cose sono facili a prevedersi. I bastimenti per deporvi i loro carichi v' impiegano quali dieci, quali venti, quali trenta, e perfino quali quaranta giorni di tempo: onde altissimi e schivati i noleggi per il nostro porto, aggravati come sono dalle lunghe stallie. Le spese di trasporto dal bordo ai magazzini e dai magazzini al bordo od ai carri o direttamente dal bordo ai carri, fortissime ed in una incredibile sproporzione col valore delle merci e coi noli. Basta il dire che per certi articoli, come il ferro in verghe, il campeccio, la ghisa, il carbon fossile al cinque, all' otto, al quindici e persino al ventisette per cento del loro valore, e che trasportare una merce dal bordo ai depositi e dai depositi al bordo si paga un prezzo che equivale a più della metà del nolo da Londra e Liverpool al nostro Porto; e se si tratta di grani alla quarta parte del nolo di qui al Mar Nero.

Finalmente elevatissimi i fitti dei magazzini: essendo

per la maggior parte di quelli del Porto Franco in ragione di L. 20 al mq. Dalle quali cose chiaramente si rileva che per rispetto alle prime due condizioni stiamo ancor male, per rispetto alla terza stiamo malissimo; e che se quelli ci mancano in parte questa ci manca al tutto. In ciò noi siamo ancora così meschini, così rozzi, così goffi, che al paragone dei popoli più inciviliti facciamo quasi la figura di selvaggi.

Dal riscontro delle condizioni, dalle quali dipende la salvezza del commercio di Genova, collo stato delle cose nostre, la Commissione non esitò a combinare che i principalissimi ed urgenti bisogni di questa piazza sono: 1.° L'esecuzione del tronco di strada ferrata che da Alessandria, passando sia per il Grimsel, sia per il Lucmanier, mette alla Svizzera; 2.° Il prolungamento del Molo Nuovo; 3.° L'espurgazione del Porto; 4.° La formazione delle calate e di tutti gli altri comodi per il racconciamento e il carenaggio delle navi; 5.° La costruzione di un Dok commerciale sul modello di quelli di Londra nel luogo occupato attualmente dalla Darsena ».

E nel mentre l'autorevole Commissione deliberava, Marsiglia operava. In Genova soli commendevoli studi.

Nel 1856 il capitano marittimo Enrico Molinari e il capo d'opere Angelo Descalzi formavano un piano assai pregevole, dai pratici lodatissimo; ma dai tecnici governativi proscritto.

E con trenta e più progetti, tra' quali uno di una Commissione Reale del 1867, si venne al 1874, in cui

(30 luglio) il Governo nomina altra prestante Commissione, dall' Ammiraglio e Senatore Augusto Riboty presieduta, acciocchè i progetti esaminasse, e riferisse.

E i progetti in tre gruppi vennero divisi: 1.° Con bocca a ponente; 2.° Con bocca a levante; 3.° Con due bocche, a levante e a ponente. De' tanti progetti 4 furono a lungo studiati e discussi; quelli dei capitani marittimi Luigi Penco, G. B. Molfino, Luigi Casanova e della suddetta Real Commissione del 1867, e quest' ultimo, con poche modificazioni suggerite, venne prescelto. Ma nulla si fece, chè il solito argomento difettava, il denaro; onde per onestarè la povertà dell' erario si continuarono, maturando, gli studi.

VI.

DONAZIONE GALLIERA E SUE CONSEGUENZE

Progetti del Governo (Parodi) — Cialdi ed Amilhau — Vince il progetto governativo — Dissensi fra levantisti e ponentisti — Garibaldi sta per la bocca a ponente Convenzione tra il Duca di Galliera e il Governo — Si dà principio ai lavori.

Il dì 7 dicembre 1875 S. E. Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera (di poi Principe di Lucedio) offrì 20 milioni di lire, perchè ponendo fine agli studi si incominciasse ad agire per il Porto di Genova.

Tornarono quindi in campo, moltiplicati e fecondati i precedenti progetti. Ma il Duca di Galliera avea troncate accademie: si accettasse in massima il progetto governativo: il Municipio di Genova venisse però consultato. E il Municipio delegò alla propria Giunta la bisogna, aggregandosi altri 6 Consiglieri municipali e 4 Membri della Camera di Commercio, onde riescì un Consesso autorevolissimo per nomi illustri, competenza e saviezza amministrativa, il quale de' progetti tre scelse a suo studio e discussione:

1.° Quello Governativo, accettato in massima, con bocca a levante, che godeva in particolar modo l'appoggio degli Ingegneri;

2.° Quello che prese nome dal Capitan di vascello Alessandro Cialdi, il qual progetto, con bocca a ponente, oltre di avere grande valore per la persona del dotto uomo che l'aveva inspirato, e perchè già adottato come il migliore da una precedente Commissione Municipale, aveva le particolari simpatie dei pratici Capitani di mare;

3.° Quello compilato dal Comm. Amilhau (Direttore Generale delle Strade Ferrate dell'A. I.) colle due bocche.

Il qual progetto oltre di contentare gli ecletici, per così dire, che volevan conciliare le opposte e omai aspre discussioni di bocca a levante e di bocca a ponente, godeva pure autorità presso i pratici, perchè l'Amilhau simile progetto aveva già fatto adottare con plauso e utilità in Porti stranieri. L'autorevole Consesso il dì 26 gennaio 1876 emetteva il suo verdetto, si desse la preferenza al progetto Governativo con bocca a levante, opera principale dell'Ingegnere comm. Adolfo Parodi, Ispettore del Genio Civile.

Il Municipio ratificò e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò, salvo lieve modificazione suggerita dallo illustre Pascal, consultato dal Duca di Galliera. Il progetto deliberato era stato prescelto dalla Giunta Municipale e suoi aggregati con voti 12, contro nove dati al progetto con bocca a ponente del Cialdi; ed uno al progetto Amilhau. Nè è a credere che i ponentisti si acquietassero, nè prima nè poi, chè anzi tra essi e i levantisti era stata e durò di molto

aspra e forte contesa, onde lunghe querele, sostenute dalle dotte pubblicazioni del Cialdi in difesa della bocca a ponente [1] e poscia recriminazioni infinite. Era in allora grossa questione, quasi politica per lo intervento, a favore de' ponentisti, d'un modesto Capitan marittimo, ma grande condottiero, che tutto il mondo onora, G. Garibaldi. E si fece anche comizio popolare al teatro da S. Agostino; ma la bocca a levante voluta dagli scienziati ebbe vittoria.

Gli studi più recenti, la pratica, e i cambiati bisogni della navigazione per la preponderanza assoluta del vapore sulla vela, tolgon ora molto valore a quella retrospettiva contesa, poichè ora non è più questione di comoda entrata ne' porti, ma di altre difese e comodità interne d' approdare alle navi.

Chi fosse vago di tali studi consulti la dotta relazione dell' Ingegnere Tortarolo al Municipio di Genova sull' organizzazione de' porti moderni.

Per altro ecco la somma degli argomenti che determinarono la bocca a levante:

.... « Col creare un avamporto o rada difeso da ponente con bocca da levante, non si fa che imitare le rade e i porti naturali lungo il litorale della Liguria, tanto noti ai nostri naviganti che vi trovano sicuro rifugio in tempo di fortunali, come sono il golfo della Spezia, quello di Villafranca, la rada di Vado, ecc. i

[1] Il Porto di Genova e il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici innanzi alla scienza ed all' arte. 1876.

quali hanno la stessa orientazione della rada del Progetto Governativo ».

.... « Ma un bastimento che arrivi dal largo con traversia di libeccio, per evitare i pericoli che correrebbe quando si avvicinasse di troppo alla costa di ponente, riconosciuta da tutti i pratici come molto insidiosa, e per profittare dei venti che in vicinanza della costa di levante tendono sempre a rivolgersi verso scirocco, drizza la prora sul monte di Portofino. Di là fa rotta direttamente per Genova avvicinandosi a Nervi e passando dinanzi alla foce del Bisagno e senza bisogno di altra manovra, governando la nave col solo timone, se la bocca è orientata a levante entra difilato in Porto. Lo stesso bastimento, quando anche la bocca fosse orientata a ponente, dovrebbe sempre portarsi dapprima sopra Portofino e di là rivolgersi bensì verso Genova, ma tenersi più al largo e portarsi davanti a Sampierdarena, dove per mettersi abbastanza sottovento dovrebbe andare molto vicino a terra. Giunto in quel punto dovrebbe virare di bordo e rivolgere la prua verso la bocca orientata a ponente, operando le relative manovre di vele. Non è impossibile far questa manovra, ma se essa non fosse eseguita con esattezza e rapidità, se il bastimento fosse tardo ad obbedire al timone, se mancasse o girasse improvvisamente il vento, come accade spessissimo in quella località, il bastimento rimarrebbe in balia delle onde, che lo spingerebbero o sulla spiaggia di Sampierdarena, o contro Capo di Faro, o sulla scogliera del Molo Nuovo .... »

E molte altre ragioni si aggiunsero per dimostrare che meglio si difendeva il Porto dalle mareggiate dei venti del 3.° quadrante e dagli interrimenti; e che, sopratutto, adottando il progetto del Governo, ei di subito era impegnato a dar incominciamento ai lavori.

In fatti poco dopo tra il Duca di Galliera e il Governo si stipulò la regolare convenzione per lo impiego dei 20 milioni (legge 9 luglio 1876, N. 3230). I lavori si eseguissero secondo il progetto Governativo, salvo correzioni, modifiche e migliorie di poca entità, ma senza interruzione per modo che avessero potuto venir utilizzati nel termine di 12 anni, e portati a compimento entro 15 anni dalla data della predetta legge.

Il dì 15 ottobre 1877, finalmente, il Genio Civile Marittimo die' principio a' lavori.

La donazione Galliera si può dire che diede l'impulso alla creazione di un nuovo Porto, il quale in avvenire potrà forse diventare, anco per importanza commerciale, come lo è già naturalmente per positura geografica, il primo del Mediterraneo, quando fra qualche generazione Sampierdarena sarà pure Porto al nostro allacciato.

E fin d'ora il Porto di Genova, se non eguaglia per comodi e traffici, compete però degnamente con quello di Marsiglia.

Beneficio sensibile, dalla donazione Galliera, ebbero pure le finanze Municipali, esonerate da antichi e recenti debiti verso lo Stato.

VII.

AVVENIMENTI IMPORTANTI E POLIZIA

Un modesto Capitano Marittimo che sarà detto l'Eroe dell' Umanità — Napoleone III sbarca a Genova — La partenza dei Mille e l'Ispettore di P. S. del Porto — Il fatto dell' *Aunis* — I prodi dei Vosgi — I Forti del Porto.

Dalla caduta della Genovese Repubblica al 1877, in cui incominciarono i lavori del nuovo Porto, non furono avvenimenti grandiosi che illustrar possano la marineria di Genova. Per le tradizioni della sua Storia, in tanto risveglio di vita italiana, avrebbe dovuto esser epoca di lotta feconda; ma volsero invece tempi rei per il porto. Vecchie carcasse a vela eran la sua ricchezza, verso la metà del secolo. E fra i tanti Capitani di modesti legni, uno notavasi. Era robusto, biondo, dall' occhio or dolce e timido, or leonino. Vestiva all'uruguaiana, la voce avea tonante, dalla bella persona era fascino.

Approdati a Genova gli altri Capitani ivan a diporto nella città, della nave avesser cura la ciurma e gli spedizionieri per il carico e le pratiche. Quel Capitano invece niuna dolcezza provava che non fosse il suo

piccolo bastimento, e tutto ei faceva, e se piede poneva a terra era per prender pratica e spedizioni appo le Autorità. Al Consolato di Marina (ora Capitaneria), alla Sanità, alla Polizia del Porto egli, accolto con gentili premure e riverente affetto, richiesto, sedeva a lungo e con melodiosa voce raccontava storielle americane e le sue gesta di guerriero e d'eroe.

Cinque lustri dopo a chi scrive riesci dolore pungente il vedere nel suo Ufficio che alla sedia su cui avea posato quel modesto Capitano marittimo, Giuseppe Garibaldi, era data quella barbara fine che i pietosi eredi negaron poscia alla salma dell'Eroe dell'Umanità.

Poco dopo che lo strano marinaio abbandonò i traffici di Genova per prepararsi al fastigio di ben più grandi imprese, il Porto, nel 1859, fu in grande romore per l'arrivo di Napoleone III, qui sceso coll'esercito che, unitosi al Piemontese, mosse contro i nemici d'Italia e contribuì alla nostra redenzione.

Ma l'unità italiana, malgrado il portentoso aiuto francese, non si potè compire; e, a trionfare la santa causa, un anno appena dopo, e pure dal Porto di Genova, mosse altra gloriosa impresa.

E' fu un fatto così avvolto nel mistero e di così grande semplicità che dapprima sbalordì per la sua arditezza, giudicata insana follia, dappoi stupì, e all'Europa attonita mostrò quanto possa amor di patria.

Il dì 4 maggio 1860 dall'Arsenale della Darsena si estrassero due cannoni di medio calibro per inviarsi all'officina della Foce, chè fu detto bisognassero

di riparazioni. Ma nella giornata gli operai, pressati da altri lavori, il trasporto non eseguirono, onde fu necessità i due cannoni pernottassero in una chiatta fuori dall' Arsenale, lontan dalle scolte. Nel successivo mattino eran di furto scomparsi: nè degli audaci ladri all' oculata Polizia fu pòrta notizia. E all'Ispettore di P. S. del Porto fu tolto di poter con diligenza inquisire, perocchè in quel memorando mattino del 5 maggio venne di maggior cure a tribolarlo una lettera, urgente e riservata, del Prefetto. Eccone il testo:

« Venne supposto che l'Associazione Unitaria (n' era » capo il Bertani) a scopo politico stia tentando una » spedizione marittima d' uomini e d'armi e che la » stessa possa oggi stesso effettuarsi lungo questo » litorale ed anche dal Porto.

» Importando che sia assicurato al riguardo un effi- » cace servizio di sorveglianza, lo scrivente confida » nella sperimentata sollecitudine del sig. Ispettore del » Porto, e confida d' essere informato d' ogni relativa » emergenza ».

L' Ispettore indagò, investigò, cercò; e niente seppe. Ma per debito suo, prima di andare a desinare, attergò quel documento Prefettizio così: N. 80. « Data lettura » della presente ai due Vice Brigadieri P... e B..., » nonchè all' Appuntato guardia A... per una solerte » sorveglianza nella notte, riferendomi ogni emergenza » nel caso di qualche scoperta favorevole per quei » provvedimenti che saranno del caso ».

Lo sperimentato Ispettore non ritornò in Ufficio che

nel successivo mattino. Ei trova altra nota del Prefetto, giunta nella notte; le istruzioni sono precise:

« Prendono maggior consistenza i timori, che qualche
» circostanza fece concepire, circa la spedizione di armi,
» di effetti militari e di volontari ».

« Importando che sia esercitata una particolare e
» non interrotta sorveglianza, e che al menomo atto
» di tentativi temerarii vietati dalla legge si faccia tosto
» sentire l'azione dell'Autorità per prevenire, o reprimere
» senza esitanza, qualunque sia il nome con cui
» si volessero legittimare i tentativi predetti, sarà cura
» del sig. Ispettore di invigilare, ecc. ecc. »

Ma il dabben Funzionario non ebbe neanco agio di ultimare la lettura dell'epistola Prefettizia, chè, posti gli occhi sopra una gazzetta, allora allora pòrtagli, vide a grossi caratteri e lesse:

« Signori Direttori dei Vapori Nazionali,

» Al principio di un' impresa in favore d'Italiani
» che combattono per la causa della patria, e dei quali
» false considerazioni diplomatiche impediscono al Go-
» verno d'occuparsi, ho dovuto impadronirmi di due
» vapori dell'Amministrazione da Voi diretta, o signori,
» e di farlo all'insaputa del Governo stesso e di tutti.

» Ho commesso un atto di violenza; ma, in qualsiasi
» evento spero che il mio procedere sarà giustificato
» dalla santità della causa servita, chè il paese intiero
» riconoscerà esser suo dovere riparare ai danni da
» me causati all'Amministrazione.

» Nel caso in cui le mie previsioni non si realiz-

» zassero punto, o che la Nazione non intervenisse a
» reintegrarvi, impegno tutto ciò che può esistere in
» denaro o materiale appartenente alla sottoscrizione
» per il milione di fucili. In questo modo sarete in-
» dennizzati di ogni avaria o perdita qualsiasi, e del
» pregiudizio che vi fu cagionato.

» Sono con tutta considerazione

« G. GARIBALDI ».

Che era avvenuto nella notte?

Due piroscafi della Rubattino, il *Lombardo* e il *Piemonte,* al comando del Bixio e del Castiglia, avean lasciati gli ormeggi dall'andana della Darsena, precisamente dal sito ove il dì prima mancati erano i due regi cannoni, che gli ignoti allogato avevano su quei piroscafi. E, fanali spenti, esciron dal Porto i due vapori, ancor nelle tenebre, deludendo la vigilanza dei due Vice-brigadieri P... e B... nonchè dell'Appuntato guardia A...., e fecer rotta per il piccolo golfo di Quarto. Il resto registra la Storia.

È fama, ma chi scrive non è in possesso di autentici documenti, che il Maresciallo dell'Arma benemerita della Stazione del Porto, pattugliando nella notte con un Milite, scorse la clandestina mossa del *Lombardo* e, lasciato nel battello il Milite, coraggioso salì a bordo e al Bixio intimò l'arresto. Ei fu stretto in funi e deposto il dì dopo sulla spiaggia di Quarto acciocchè a Genova recasse la notizia che i Mille eran felicemente partiti.

Il negar ora la generosa complicità degli animosi

che lo Stato Sabaudo reggevano, egli è negare la luce del dì. Fu salva la forma diplomatica: ne fece la spesa, per l'imputata sua inettezza, la Polizia; ma la generosa impresa ebbe gli auspicii di Chi ben altro che la sola Polizia sapea sacrificare alla gloria d'Italia.

Che poi la Polizia di questo Porto fosse in altre circostanze più vigile lo prova il fatto tre anni dopo avvenuto del piroscafo delle Messaggerie Francesi *Aunis*.

Partito da Civitavecchia per Marsiglia quel vapore fece scalo a Genova nel gennaio 1863. Al bordo nascondeva i famosi briganti Giona e Cipriano La Gala ed altri minori che tanto danno, scorrazzando colle lor bande, avean recato alle provincie meridionali.

Eransi dessi imbarcati nel porto papalino con falsi passaporti per Francia, ma non insciente quella polizia, però che eran muniti di raccomandatizie di persone d'alto stato. Lo seppe la Polizia di Genova, e con a capo lo stesso Prefetto (era il marchese Gualterio), pur di render palese all'Europa lo scandaloso traffico, non si peritò di invadere l'*Aunis*, che le convenzioni internazionali facevano inviolabile; ma tutti i briganti arrestò e tradusse nelle patrie galere. E se fu convenienza l'aver dovuto di poi, per acquietare l'arcigna diplomazia, condurli al confine, acciocchè fossero all'Italia regolarmente consegnati dal Governo di Francia, la non è stata onta. Poichè cotale formalità, voluta dai trattati, affermò il nostro buon diritto di assoggettar quei masnadieri alla nostra Giustizia.

E come la Polizia del Porto nel '60 era stata acquiescente cogli eroi garibaldini dei Mille, fu mite nel 70-71 coi prodi dei Vosgi. Chè gli atti dell' Ispettorato del Porto parlano di aiuti dati a quei baldi giovani che nell' andata o nel ritorno toccarono questo porto: onde fu sempre polizia italiana.

Chi volesse portare severo giudizio contro la Polizia del Porto potrebbe imputarle d' avere dal 1872 al '75 lasciato che nel Porto si organizzasse, mettesse radici, e malefica prosperasse la prepotente società de' Forti, di memoria triste, dalla Magistratura colpita di poi come associazione di malfattori.

Nel 1872 erano stati aboliti gli avanzi delle antiche corporazioni del Porto, onde dal regime del privilegio, dal regolamento e dalla tutela dell' Autorità si passò alla libertà assoluta. E libertà è sacro e natural diritto, ma di essa abusa chi la prima volta l' assaggia, come avviene di tutte le più ghiotte cose. Aboliti o meglio non più disciplinati i Consoli dei Facchini, degli Scaricatori, i più arditi, i più robusti ne assunsero le lucrose funzioni col nome di *Confidenti*, e, non più soggetti alla potestà e sorveglianza dei Pubblici ufficiali, usarono dapprima, non tardarono poscia ad abusare della forza loro.

Il monopolio prima legale, essi pochi, forti di persona, d' aderenze e di mezzi, avocarono a sè illegalmente. E per mantenerselo (erano una quarantina al massimo) nel fior dell' età, Capi-facchini delle abolite squadre, pari di persona ai gladiatori romani, spalleg-

giati dai negozianti di cui godevano fiducia, imposero a tutti la volontà loro fatta legge sul lavoro. Abolite le tariffe dall' Autorità, essi prescrissero le arbitrarie, opprimevan e sfruttavano i dipendenti, a chi opponevasi eran percosse e ferite. Proclamaron capo del loro sodalizio eslege, lui per mitezza d'animo nolente, tal Piloto (Giuseppe Bagnasco) uomo di muscoli prodigiosi, redivivo Ercole. Così poteron spadroneggiare, intimorire, commettendo, con abusi, delitti. Fattone razzia dalla Polizia sullo scorcio del 1875, dopo 4 anni di prepotenze e di mala vita, la Società venne sciolta, puniti i colpevoli. E, dato salutare esempio, non più rinnovossi; e il Porto potè inturbato godere del nuovo regime della libertà del lavoro.

Ei fu male certo che i Forti potessero allignare: ma la breve loro esistenza e la mala fine ammaestrò tutti. I facili imitatori di quegli sciagurati furon persuasi che mal si abusa, conducendo la prepotenza al disonore, al carcere, alla rovina; e i negozianti, fatti certi dell' azione dell' Autorità, non più lasciaronsi imporre dalla forza de' soggetti.

VIII.

POSSESSO D' ASSAB

Il Governo affida a Rubattino l' impianto d' un presidio nel Mar Rosso — Viaggio dell' *Africa* — Convenzione coi Sultani d' Assab — La bandiera italiana a Capo Lomar — Sciagura toccata alla *Vedetta* — Ritorno dell' *Africa* — Inizio della colonizzazione italiana.

Aperto il Canale di Suez (1869) il Mar Rosso era divenuto chiave all' Europa del commercio mondiale; e l' Italia, comechè giovane di forze, non poteva non aspirare a modesto possedimento su quelle spiagge che l' avvenire assicurasse men triste.

Pervenuto era al Governo della Patria un uomo di gran cuore, Benedetto Cairoli: il primo onore della marineria mercantile teneva un genovese di stampo antico, Raffaele Rubattino, il quale già aveva ausiliato Garibaldi ed i Mille: caldeggiava con intelletto d' amore la nuova impresa uno studioso modesto, ma competentissimo, il prof. Giuseppe Sapeto. Onde fu tosto partito ottimamente inteso.

Il dì 19 febbraio 1870 salpava da Messina il piroscafo *Africa*, di Rubattino, Capitano in 1.° A. Buzzolino, in 2.° Enrico Oviglio. Erano a bordo il Sapeto, il marchese Antinori, i professori Beccari, Issel ed altri.

Accostata Candia furioso vento e forte piovasco fe' rifuggiar il legno a Spina lunga; ove si presentò alla vista, di stile genovese, la porta di quella terra, e sopra scritto: *Marcus Spinula*.

A que' genovesi, che muovevano a nuovo acquisto, il nome del loro patrizio antico, che aveva colà dominato 4 secoli prima fu buon augurio; e fidente l'*Africa* proseguì.

Passato il canale di Suez, era stato convenuto, un piroscafo da guerra, la *Vedetta,* Comandante il Barone Francesco Ruggiero ([1]), avrebbe scortata l'*Africa,* e, al bisogno, operato in aiuto.

Invano l'*Africa* attese. Il Sapeto, tenuto consiglio, indugiare più oltre, animoso, non volle: e l'*Africa* nella sera del dì 9 marzo entrava nella baia d'Assab. Due colpi di cannone avvisarono gli indigeni della sua presenza.

Spuntata l'alba successiva l'equipaggio prese terra, povero d'armi, ma ricco di cibarie, poichè queste più di quelle potevano su quel popolo affamato. Inviati furono messaggi ad incontrare nel villaggio di Margable i due Sultani del luogo Ibrahin e Assam acciocchè venissero al mare a trattare la cessione della Baia. Intanto si prese cognizione dei siti ed anco dell'isola Demarchie, posta a fronte di Assab, la quale acquistar pur si voleva dal suo Sultano, Berchan, che signoreggiava la costa vicina di Dumeirah.

([1]) Lo stesso che ora è al Comando della Capitaneria del nostro Porto.

Giunsero alle 3 pom. i due Sultani attesi, della tribù dei Danachih.

Un lacero lenzuolo male loro copriva le nude negre carni, e una rozza lancia e un coltellaccio alla cinta era il guerresco ornamento. Quei principi miserabili, a cui fu squisito cibo il biscotto de' nostri marinai, sedettero col Sapeto sotto larghi palmizii; a lungo disputarono e convennero che il dì seguente a bordo dell' *Africa* stretta avrebbero conclusione per la vendita ai nostri della Baia.

Alle 8 della dimane i principi, un po' meglio in arnese, erano al bordo e con essi ras Abdallak Scahim, figlio del Sultano d' Anfari, che l' alto dominio avea su quel popolo. Era questi giovane prestante, con serica veste e sul braccio tenea superbo manto scarlatto di fregi d' oro e d' argento trapunto.

Il maggior lusso isbizzarrì i negri Principi a maggiori pretese: e' convenne aggiungere 2 mila scudi ai 6 mila già convenuti. E si ebbe così contratto di cessione della Baia a Raffaele Rubattino, chè il Governo nostro, facendo le spese, credè per sue ragioni prudente occultarsi.

Firmato l'atto solenne (era il venerdì del 13 marzo) e fissato il pagamento in talleri di Maria Teresa e rupie, chè valore disconosceva quella Tribù alle offerte inglesi sterline, discesero i Principi dall' *Africa*. Salutolli sei colpi di cannone e la bandiera Islamica sventolante sull' albero di maestra.

Il dì dopo, sabato, non si potè guadagnar terra per

forte vento, e, sceso l'equipaggio alla domenica, si prese possesso del luogo, segnando i confini con tavole aventi la scritta: « *Proprietà Rubattino* ». Al capo di Lomar si eresse d'improvviso un casotto che la prima abitazione indicasse e sovra la bandiera italiana sventolò allora per la prima volta sulle sponde del Mar Rosso.

Intorno al nostro vessillo indigeni e nazionali raccolti il Sapeto pronunciò parole d'amor patrio, e fu poi di tutti il grido: « *Viva Vittorio Emanuele, Viva il Re!* » Il cannone dell'*Africa* traeva intanto 21 colpi a risposta ed a saluto della nostra bandiera. I marinai echeggiavano l'*urrà*, ed ebbero, a festa, doppia razione di vino e, a ciascuno, una rupia.

Nè la *Vedetta*, il tanto atteso piroscafo da guerra all'orizzonte vedeasi, onde il Sapeto e i maggiorenti dell'*Africa* divisarono, da soli, proseguire l'impresa.

Navigò l'*Africa* sulla opposta costa di Dumeirah con mare cattivo. Inviò messaggio al villaggio di Raheita a incontrar quel Sultano per averne in vendita l'isola di Dermarchie, posta di fronte ad Assab, come già si disse.

Il Sultano Berchan venne col seguito al mare; ma di salire sull'*Africa* neppure tentò, che il mal di mare, ei disse, fortemente pativa. Discesi il Sapeto e i maggiorenti con lui fu subito conchiuso l'affitto dell'isola per scudi 100 all'anno: dieci anni trascorsi era in facoltà de' nostri la compera di quella per 2 mila rupie.

A Demarchie, come già si era fatto ad Assab, per segno di possesso sbarcossi dall'*Africa* carbone; che

si volea far credere, affine d' evitar gelosie, a tal deposito fossero que' possedimenti italiani destinati.

Ritornando da Dumeirah ad Assab l' *Africa* incagliò in banco di sabbia e conchiglie, e potè riprendere il largo senza avarie per la valentia dell' equipaggio, soltanto 10 ore dopo d' assidui sforzi, coll' alzarsi della marea notturna, e facendo getto di 30 tonnellate di carbone in mare.

Il 20 marzo la *Vedetta* non era peranco in vista: onde l' *Africa*, compiuta l' impresa d' Assab, lasciò Capo Lomar, e si diresse ad Aden e navigò per Bombay. Fu il primo viaggio di nave italiana alle Indie per il Mar Rosso.

Intanto la *Vedetta* corso avea massima sciagura. Sorpresa fu nel Mar Rosso da fortunale, che costò la vita, per infelicissimo evento, a vari egregi uomini, tra' quali il giovane Principe Ruggero Settimo, speranza della Sicilia, così illustrata dal grande suo genitore.

Il comandante della *Vedetta*, Barone Ruggiero, anco nella sventura animoso, per altro non avea smarrito l' animo forte.

Pochi dì dopo che l' *Africa* lasciato avea gli ormeggi di Capo Lomar, ivi approdava e quegli indigeni ebbero la vista ne' marinai regi della grandezza d' Italia.

Felicemente il dì 12 maggio l' *Africa* ritornava in Patria, ponendo àncora nel Porto di Messina.

Ivi Governo e privati eran convenuti a festeggiare l' ardito equipaggio. Quella Camera di Commercio regalava al genovese piroscafo bellissima bandiera italiana.

Messo il grande pavese l'*Africa* accoglieva a bordo il Prefetto, il Generale di Divisione, le Autorità tutte e i maggiorenti. Le musiche cittadine rallegravano, e il cannone della vicina fortezza il fausto avvenimento, 21 colpi tonando, onorava.

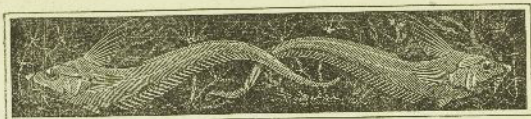
Fu vera gloria questa di nave Genovese che prima aprì le vie del Mar Rosso alla bandiera Italiana; che la innalzò su quelle sponde, che iniziando la nostra colonia d'Africa, le mercantili speranze ravvivò, evocando i ricordi del glorioso passato? Se sì, onore dobbiamo vivissimo alla memoria venerata di Raffaele Rubattino, al valoroso Professor Sapeto [1], ai valentuomini che lo coadiuvarono, e ai Capitani dell'*Africa*, Buzzolino e Oviglio, che condussero a compimento l'impresa.

[1] Il Sapeto durante la spedizione fu di spirito così prestante, che tutti avvantaggiava. Durante il fortunale che fe' rifuggiar l'*Africa* a Spina Lunga avvenne che il forte rollìo trabalzò un cestino di mele sulla coperta della nave, donde, rotolando, andavano quei frutti in mare. Nessuno, stretto il cuore e preoccupato a salvezza, badava a sì misero fatto. Il Sapeto, tra i fiotti del mal di mare che, faceto, tentava dissimulare, barcollando, avvertì quell'inezia ed esclamò: « vedi trattamento da marinai: a noi in tavola mele » guaste, e le buone gittate ai pesci! »

LIBRO TERZO

IL PORTO

DAL 1877 AL 1892.

I.

IL PORTO DI GENOVA
(DAL 1877 AL 1892)

Infelice stato del Porto — Come funzionavano i pubblici servizii — Angherie al commercio ed ai passeggieri — Benefici effetti dei nuovi lavori e sacrifizii finanziarii — I benemeriti — Difetti ed errori.

NEL 1877, prima di intraprendere i lavori d'ampliamento e di sistemazione, tutto il Porto di Genova era quello specchio acqueo semicircolare di circa 136 ettari, che ben si distingue ora come Porto interno e in allora protetto dai Moli *Vecchio* a levante e *Nuovo* a ponente. L'apertura sua fra' moli, era, come ancora è, di circa mezzo chilometro, qual si voleva per i velieri, con bocca a sud-est. E' serviva di rada per le navi in

arrivo e partenza e di vero porto per le operazioni di commercio.

Le calate abitualmente utili eran solo quelle ben ridossate dai moli: da San Benigno alla radice del Molo Nuovo, a ponente; e da Ponte Salumi al Mandraccio, a levante. Quelle centrali, di fronte alla bocca, inservibili o quasi per il cozzo delle onde.

Ne' frequenti giorni poi di mareggiate da mezzogiorno-libeccio (chè nel Golfo regnano i venti del secondo quadrante, ma quelli del terzo vi dominano) la traversia nel Porto recava molestie gravi a tutti gli ormeggi e alle navi serio pericolo.

Anguste di troppo e nude erano le calate medesime, sfornite di magazzini e di apparecchi da trasbordo e da trazione, chè male all'uopo servivano sole 33 grue fisse a mano ed una idraulica al *Mandraccio*. Alle banchine non potevano accostare nonchè le grosse neanco le medie navi, chè il tirante d'acqua in soli brevi tratti era da 6 a 7 metri, nel resto la profondità alle sponde insufficiente.

I mezzi di raddobbo per le navi troppo scarsi essi pure. Il Bacino di carenaggio della Darsena, opera dell'ingegnere Sauli, maravigliosa a' suoi tempi in cui piccole erano le navi, ora alle grosse inservibile. Il Bacino galleggiante, dell'Ing. Marcenaro, servibile sì ma in malo modo. Ambi poi così ben amministrati dai loro Direttori, che quello del Bacino di Darsena, tal Amos, venne convinto dai magistrati di scrocco in danno de' Capitani e colpito di reclusione. Rimaneva

il Bacino d'alaggio del Colonnello Valdemiro Chiavacci, modello d'onesta attività, ma deficiente, il Bacino di lui, a' cresciuti bisogni delle flotte aumentate.

In tali condizioni il Porto di Genova serviva a mala pena ad un traffico annuo, tra importazione, esportazione e transito, di circa un milione e mezzo di tonnellate di mercanzie.

Il movimento ferroviario era appena di 250 vagoni al giorno.

Tutti i servizi pubblici in Porto erano manchevoli, onde generale pletora con danno immenso della nazionale ricchezza.

Le merci in arrivo (e si dovea limitar le commissioni alla materiale capacità del Porto!) soggiornavano nelle chiatte giorni e mesi, esposte ad avarie, frodi, ruberie, perchè insufficienti i depositi, insufficiente la Dogana, insufficienti le calate, insufficiente la Ferrovia.

Due scali ferroviarii esistevano in Porto, San Benigno e Rotonda, quest'ultimo aggravato da balzello perchè la Ferrovia si rifacesse delle spese di costruzione. Nessun allacciamento fra loro; nessun binario sulle calate. Onde il trasporto a braccia delle merci dalla nave alla chiatta, dalla chiatta alla calata, e dalla calata alla Ferrovia e non sempre, perchè spesso, per il manchevole servizio ferroviario, era d'uopo le merci stazionassero ne' magazzini di Città, e poi dai magazzini alla Ferrovia.

I passeggieri in arrivo e partenza eran costretti a lunghissimi, viziosi tragitti a piedi ed in barca, trascinandosi i bagagli per ogni fermata con non indifferente

dispendio. Gli emigranti derubati dalla stessa Autorità preposta alla tutela loro: onde un processo, rimasto famoso, in cui un Delegato di P. S. venne colpito da reclusione; nè vi escirono mondi un Questore ed un Prefetto.

E tariffe ferroviarie esorbitanti e spese moltiplicate all'infinito. Il dominio del Porto in somma alla mercè di migliaia e migliaia di facchini, chiattaiuoli, barcaiuoli e d'ogni risma e ragione mediatori e intermediari.

Era allor allora terminato, ma durava tuttora l'eco dolorosa e il danno, quell'altro processo, pur famoso, che mise in luce esistere nel Porto vera associazione di malfattori tra i facchini dello scarico delle merci, detti *Forti*, i quali denaro estorcevano a' Capitani, e ai rifiuti opponevano percosse e ferite.

Strascichi d'antichi abusi esistevan tuttora, sopravvivenza alle leggi abolitive de' privilegi delle medioevali corporazioni: onde il forestiero, angariato, spesso malediva al destino che a por piede l'obbligava nel primo porto d'Italia.

Gli stessi ufficiali pubblici, che debbono per legge vegliare al buon andamento de' servizi portuarii, eran costretti, per ristrettezza di locali, esulare dal Porto, portando in città l'ufficio loro. Il Comando del Porto amministrava a meglio d'un chilometro di distanza, nello interno della città, presso San Matteo; onde soprusi, e, se sopruso non era, confusione regnava e disordine.

Man mano che i lavori d'ingrandimento e sistema-

zione del Porto progredirono, dopo il 1877, parve novella vita economica e sociale, che l'ordine ristabiliva e la legge imperava sulla cessata anarchia.

Il forestiero che sbarca ora a Genova trova gli stessi comodi, e forse più, che non ne' principali porti stranieri.

Trascorsi i 12 anni portati dal contratto Galliera per la bisogna (1877-89) tutte le opere foranee e di generale sistemazione sono felicemente ultimate, quasi compiute quelle di migliorie interne, e per di più altre importantissime o già eseguite od iniziate.

Il servizio ferroviario che era, in tanta foga di bisogni, il più miserando fino a quattro anni fa, ora (1890) colla Succursale de' Giovi e l'aumentato materiale è reso abbondante.

Migliorati, se non resi perfetti, i servizi di Dogana, di Capitaneria, di Polizia, non v'ha più traccia quasi dell'antica disorganizzazione de' servizi pubblici.

La superficie acquea del Porto da 136 ettari si ridusse a 106; ma acquistò l'avamporto di 104 ettari.

Le calate che nel '76 misuravano 4,400 metri, raddoppiate ora, fra poco si estenderanno per m. 10,475.

E per tali opere segnatamente il commercio quadruplicò quasi. Nel triennio 1874-75-76 erano entrate in Porto, per ciascun anno, navi 13,800 stazzanti tonnellate 2,900,000: e nel triennio ultimo avemmo 14,500 navi, stazzanti tonnellate 6,500,000, e così tonnellaggio doppio. Il movimento delle mercanzie che nel triennio 1874-75-76 era di un milione e mezzo di tonnellate

circa per anno, salì nel triennio ultimo a circa quattro milioni di tonnellate. Il movimento passeggieri in allora di 25 mila all' anno, ora salì straordinariamente a circa 200 mila. Il movimento giornaliero dei carri ferroviarii in allora di 250, ora è di 800, e potrebbe estendersi a 1200.

E gli introiti della R. Dogana di 23 milioni e mezzo di lire per ciascun anno nel triennio 1874-75-76, salirono adesso a milioni 83 e 100 mila lire.

L' anima generosa del Duca di Galliera può esultare. Non solo i lavori foranei e le migliorie interne ordinate ne' 15 anni per il loro assetto (1877-92) saranno tutti eseguiti (e con essi molti altri lavori e migliorie non ordinati); ma, quel che è più, i beneficii da lui iniziati già fruttarono messe larghissima.

Dal 1877 ad oggi (marzo del 1892) per il Porto di Genova si spesero circa 68 milioni di lire: 63 circa nelle opere governative: 4 milioni e mezzo circa in quelle municipali e poco più di mezzo milione speso dalla Camera di Commercio ed Arti. A tutto il 1895, a lavori compiuti, la spesa sarà non minore di 75 milioni, compresi i lavori non obbligatorii perchè non progettati nel contratto Galliera.

L' onere è a carico del Governo, tolti i venti milioni del munifico Duca e il 20 per cento di contribuzione della città di Genova e Provincie limitrofe, ed eccetto i lavori non compresi nel contratto Galliera, per i quali le spese sono variamente divise, concorrendovi però sempre in grande parte il Governo.

Grave sacrificio finanziario codesto; massime per l' Erario Nazionale, imperiosamente alle economie costretto; ma necessario al bene della Patria che dallo sviluppo de' suoi traffici e dalle relazioni internazionali spera e attende glorioso avvenire, rivendicando alla marineria italiana l' antico splendore.

La Storia de' secoli gratificherà il Duca di Galliera, che fu l' unica spinta all' operare; ma sarebbe per noi ingratitudine non elogiare i benemeriti che recarono a compimento la grande iniziativa.

Primo il compianto Ing. Adolfo Parodi, l' autore principale de' progetti tecnici, il quale finchè respirò vita (1886) sapientemente ne diresse i lavori. Poi il Comm. Pietro Giaccone, Ing. Capo del Genio Civile Marittimo, già coadiuvatore ora continuatore efficace dell' opera del Parodi. Quindi il Cav. Luigi Luiggi giovane ingegnere marittimo, illustre per lodatissime pubblicazioni, ed il Cav. Merli, i quali assecondano il Giaccone con intelletto d' amore per l' arte.

E sia anco elogio vivificatore della memoria onorata di Giuseppe Mazzi da Lerici, modesto ma zelantissimo aiutante ai lavori. Il quale perì coll' ultimare dei moli (1889) di morbo preso, fra le intemperie, nel faticoso servizio.

L' egregia opera del nuovo Porto di Genova è la più utile, se non la più maestosa, compiuta nell' ultimo ventennio in Italia dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Ebbe buon frutto in pro' della marineria e del commercio, a cui è destinata, altresì per il continuo con-

siglio e l'indefesso lavoro amministrativo di chi è peculiarmente preposto alla tutela degli interessi marittimi mercantili. Alludiamo all'illustre Ufficiale Superiore della marineria, il Comm. Francesco Ruggiero, il quale al comando del Porto di Genova dal 1878 ad oggi, non un giorno cessò di studiare ed invocare dal Governo, applicando poscia con energia senza pari, provvisioni che avvantaggiarono gli interessi di questo grande emporio del commercio e della navigazione. Dati encomi a chi ne ha diritto per la grandiosa opera del nuovo Porto, non avremmo animo civile tacendone difetti ed errori dal lato tecnico ed amministrativo.

Accenneremo dei difetti tecnici soltanto a' più funesti, contro i quali non v' ha rimedio nel definitivo assetto del Porto senza troppo grave dispendio; chè a' minori v'ha, coll' esperienza, riparo e facile provvedimento.

Il Molo occidentale, che costò da solo 16 milioni e mezzo, venne costrutto, secondo i pratici, senza grandi vedute per l' avvenire. La sua strettezza difficilmente permetterà un doppio ordine di binarii ferroviarii che l' abbiano a percorrere. La sua calata, che si protende tutta perfettamente verticale nelle acque, non potrà efficacemente lenire, dicesi, a' funesti effetti della risacca. Ad ovviare a questo inconveniente bastava degnare di uno sguardo il muraglione eretto dal genio di Galeazzo Alessi presso il Molo Vecchio che ha nicchie ad insenatura per ricevere l' investimento delle onde.

E tal difetto era pure stato commesso, e dai pratici

notato, nella costruzione delle calate centrali, dal Molo Nuovo alla Darsena, ove prima esistevano insenature e scogliere, di fronte alla bocca del Porto, che ammortavano l'energia della risacca, ora invece aumentata dalla cinta continua di pareti verticali.

Tale iterato errore de' nostri Ingegneri marittimi di opere murarie in mare perfettamente liscie a piombo e verticali, per cui ingrossa la risacca che insopportabile talora sferra gli ormeggi, pare non iscusabile menda di que' valenti; perchè niun frangi-onde la traversia non trova che l'attutisca.

Vero e grande il bisogno che le interne acque sieno sempre mosse, chè l'igiene il reclama; ma il rinnovamento di esse può ottenersi anco con istretti canali, nè occorre propagazione di onde da toglier agli ormeggi comodi e sicurezza [1].

E non si sarebbe a sufficienza provveduto per la

[1] Grazie a preziosa notizia dell' illustre Prof. Belgrano consultai nella Biblioteca Brignole un raro manoscritto del seicento d' un Andrea Spinola, spirito bizzarro a' suoi dì.

Si intitola « Il Cittadino Istruito » e, parlando del Porto, quel savio uomo pure deplora, sin d' allora, che alle acque interne fosse tolta tranquillità « mediante la costruzione di muraglie da ponte » a ponte ».

E, precorrendo di tre secoli il progresso, combatte usi e pregiudizii al Porto esiziali.

« L' obbligo delle quarantene, esclama, offende la navigazione » degli stranieri nel nostro Porto, e quel che è più, svia le pra- » tiche ricche del commercio estero, a nulla poi giovando. Se la

comodità degli ormeggi, massime in accordo colla positura delle gru idrauliche di più grande portata, non volendosi adottare per trascurato studio il sistema delle boe a vite, le quali sì bene funzionano in porti forestieri anco di secondaria importanza.

Il contratto Galliera sarebbe stato deluso tecnicamente nella costruzione de' magazzini, poichè come tali non funzionano efficacemente le tettoie.

Rimedierà in gran parte a tale deficienza l'Ingegnere Timosci colle progettate costruzioni al Molo Vecchio.

L'esperienza indicherà poi ove sia luogo di adatti depositi del carbone, che da solo dà oltre il terzo del movimento mercantile del Porto.

In quanto all'amministrativo qui accenneremo solo al principal errore, da cui gli altri scaturiscono. Ed è che il Governo considera il Porto di Genova come gli altri minori, governandolo colle stesse leggi, coi regolamenti comuni e colla uniforme gerarchica buro-

» Repubblica non vuol abolirle cessi almeno le fiscalità, non faccia
» pagar guardia di sanità alle navi ».

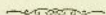
Altrove ammonisce: « la Repubblica mantiene soldati tedeschi
» a guardia del Porto, sulle piattaforme: ma che mercenarii stra-
» nieri, militi genovesi e' ci vogliono alla nostra difesa! »

Ed ancora: « ne' giudizii criminali la sentenza vien data uno
» o due mesi dopo dibattuta la causa, onde assoluzioni immorali,
» oscenemente ingannata la giustizia. Occorre sien rese subito le
» sentenze acciocchè non possa pietà di tempo, o di congiunti
» o raccomandazioni quando svanita è già l'impressione del
» delitto ».

crazia, la quale tutto attraversa, inciampa, dissolve. È un' inazione che sa di morte, ove si avrebbe bisogno di vita giovane e forte.

Di particolare per il Porto di Genova il Governo non concesse che una « Commissione Permanente per la direzione dei suoi servizi ». Di essa qui non è luogo parlare; più lustro che sostanza, sia detto colla maggior riverenza dovuta agli egregi uomini che la compongono. La non risponde a' pratici scopi de' traffici e della navigazione, malgrado il buon volere che la muove, perchè manca di quella propria giurisdizione o potere onde vanno ancor oggi celebrate le antiche Magistrature del nostro Porto.

II.

LAVORI DI INGRANDIMENTO

Avamporto — Molo Occidentale — Molo Orientale — Loro costo — Il nuovo Porto.

Il nuovo avamporto ha spazio di 104 ettari, ed è formato dai Moli occidentale e orientale.

Il Molo occidentale (ora *Lucedio* o *Galliera*) validamente difende il Porto dalle più violenti mareggiate, prodotte dai venti del terzo quadrante, dominanti per intensità, i quali nelle vicinanze di Genova danno luogo ad onde dell'altezza da cinque a sette metri. Esse formano la vera traversia del Porto, la qual produsse i disastri maggiori. Onde è questo molo il propugnacolo migliore contro lo infuriare del mare ed è del Porto la maggiore e più importante difesa.

Il molo orientale (ora *Giano*) difende l'avamporto da' marosi prodotti da' venti del secondo quadrante, regnanti per frequenza, ma di gran lunga meno violenti de' primi. Per altro la propagazione di tali onde che entrano da levante (ove è la bocca del Porto) portano a ponente talora sì forte risacca, che e' con-

viene al Passonuovo, sebbene assai di rado e per brevi ore, sospendere le operazioni di commercio.

Grave è il danno ed è studio diligente per infrenarlo. Ma le opinioni de' tecnici e de' pratici sono in battaglia. Vorrebbon quelli che nulla si facesse o, al più, restringere di poco la bocca del Porto. E vorrebbon i pratici invece grandi difese; aprasi almeno un canale che devii la propagazion delle onde [1].

Comunque e' sia certa cosa è che a lavori sistemati per intero (1895), col cessato bisogno di far stazionare le merci in chiatte, scomparirà il lamento o scemerà ad insignificanti proporzioni.

Presenta il molo occidentale due lunghi bracci: il primo da N. a S. (vòlto a mezzodì) per una lunghezza di metri 657, 35: il secondo da O. N. O. a E. S. E. (scirocco-levante) lungo metri 843, 36. L'altezza dell'acqua in cui è fondato cresce da metri 15 alla radice a metri 24 all'angolo de' bracci, sino alla profondità da 27 a 28 e 30 metri alla testata. È costruttto sopra grande scogliera di massi naturali, di fondazione rasata, rivestita verso il largo da massi artificiali disposti a scaglioni regolari, e verso l' interno del Porto da una calata d' ormeggio larga 10 metri, emergente tre metri, che robusto muro (dello spessore di metri 4, alto metri 5.50, sormontato da parapetto di metri 1.50) difende dalle onde.

[1] Veggasi al riguardo il dotto libro dell' Ing. Paolo Cornaglia: « Regolazione dei Porti ».

Il Molo orientale ha struttura simile, dimensioni minori dovendo resistere a mareggiate di poca violenza. Forma una retta da E. N. E. a O. S. O. (vòlta a ponente-libeccio): è lungo metri 595 ed è fondato in altezze d'acqua da 3 a 15 metri.

Gli ingegneri per costrurre i moli formavano per istrati orizzontali e per tronchi di circa 150 metri di lunghezza il nucleo centrale della scogliera in pietre scapoli, del peso da 5 a 10 chil. Simultaneamente rivestivano il nucleo verso l'alto mare con pietre da 10 a 60 e sino, per eccezione, a 100 tonnellate caduna, (una di tonn. 137). Nè venian gettate alla rinfusa ma le minori più in basso e verso il centro, dove era minima l'azione delle onde, le maggiori alla superficie del mare, chè ivi le onde han azione violentissima. E così dando razionale impiego alle pietre si ottenne, coll'economia del lavoro, che i vuoti della scogliera rappresentassero il quarto del volume dell'intera massa; risultato d'assai pregio in opere di tal natura.

Pervenuti colla scogliera di fondazione a profondità di quota (— 6,00), in cui le onde più poco poteano, anche nelle mareggiate più tristi, gl'ingegneri lasciavan per oltre un anno che la scogliera stessa si assodasse. Di poi regolarizzatala con pietre mezzane (da 500 a 2500 Kg.), affine di prevenire con arte i futuri cedimenti, si procedeva alla posa sur essa dei massi artificiali, formanti la principal difesa contro l'infuriare delle onde. Eran dessi lunghi metri 5, larghi 2, alti 1,71 quei d'imbasamento, gli altri d'un metro più corti:

e se ne gittarono, per il molo occidentale, 9151 [1]. E questi massi, come s' era fatto per le pietre della scogliera, vennero pure con fine accorgimento disposti regolarmente, a scaglioni, in file ben allineate. In tal modo i massi sostenendosi a vicenda resistono meglio all'azione delle onde, le quali non più posson smuoverli. E fu questa utile innovazione de' nostri ingegneri, poichè a Marsiglia, a Livorno e in altri porti del Mediterraneo i massi artificiali erano stati con perniciosi effetti alla rinfusa gettati. E nella nuova costruzione de' moli di Cette e di Libau gl' ingegneri Francesi il nostro insegnamento adottarono.

E per altre migliorie apportate dai costruttori dei nostri moli a' progetti de' lavori, che dalla pratica seppero trarre buono ammaestramento, si ottenne che il cedimento venisse con calcolo quasi esatto preveduto; e così alle bisogne saviamente e' provvidero.

L' illustre Ing. Laroche, che per commissione del Governo francese nel 1883 visitò i lavori, non peranco ultimati, ne fece relazione assai lusinghiera. Fra altro ei dice:

« Quand on sait les difficultés qu'on éprouve pour
» placer simplement pêle-mêle les blocs artificiels sur

[1] Per tutti i lavori idraulici del Porto furon costrutti (in apposita officina) massi artificiali 24,362. Il calcestruzzo era fermato con pozzolana di Roma per i massi fuori acqua, e con pozzolana di Bacoli per quelli sott' acqua. Eran impiegati ai lavori de' massi non meno di 300 operai al dì.

» les talus exterieur d'une jetée on éprouve déjà quelque
» étonnement de ce qu'on ait pensé à les arrimer;
» mais cet étonnement redouble quand on constate
» avec quel succès on est parvenu à réaliser cette
» idée.

» Les assises se rapprochent remarquablement de
» l'horizontalité et n'offrent que de longues inflexions
» peu sensible; les arêtes de blocs dessinent de lignes
» presque exactement droites sur de grandes longueurs.
» La jeté ainsi costruite a, j'usqu'ici, parfaitement
» resisté aux plus violentes tempêtes et notamment a
» celle du 10 mars 1883, où l'on a observé des lames
» d'une hauteur totale de 6^{m} 40 au large, de 7 mètres
» le long de la jetée, par des profondeurs d'eau de 23
» à 28 metres, et qui en se brisant, projetaient leur
» écume jusqu'à 15 metres au-dessus de la mer.

» Ce résultat est d'autant plus rassurant que la plate-
» forme n'est encore arasée qu'à $2.^{m}$ 75 au maximum,
» au-dessus de la mer et qu'elle doit être surmontée
» plus tard d'un rang double de blocs de 2 metres de
» hauteur, se qui en augmentera beaucoup la stabilité ».
» Les ingénieurs attribuent les succès des blocs ar-
» rimés à l'etroitesse des joints qui ne permet pas
» que le choc des lames y dètermine de violentes
» sous-pressions.

» Qu'elle que soit la valeur de cette explication très
» plausible, le fait n'en subsiste pas moins avec un
» vèritable caractère d'intérêt ed de nouveauté ».

E' se vivessero il Milizia e il Foglietta che le tante

meraviglie fecero per le opere del Molo Vecchio, con magno eloquio esaltate, direbbon di meglio per queste grandiosissime.

Il costo dei due moli fu modesto di molto per le circostanze felici delle cave prossime (della Chiappella e di Via Venezia) che diedero i massi naturali delle scogliere. Eccellente pietra calcare a grossi banchi che, dall'estratto delle cave, die' il 55 per cento di utile per la formazione de' massi.

Nella cava Chiappella i banchi si presentavan regolari, onde se ne ottenne il franamento con gallerie ai piedi, rovinandone con piccole mine i pilastri. Nelle cave di Via Venezia invece, presentandosi assai contorti i banchi, fu d'uopo per franarli di potentissime mine, la maggiore, di kg. 5200 di dinamite, produsse lo scoscendimento di oltre 200 mila metri cubi di materiale: niun danno alle case che fanno alla cava corona. Lavoravano nelle cave giornalmente non meno di 400 operai. Con slitte venivan le pietre trascinate nel cantiere marittimo, ove altri 200 operai erano impiegati. Pietre e massi artificiali venivan poi caricati in bette, chiatte a coperta rasa (*chalands*) e pontoni a vapore, e, trasportati quei pesi al luogo ove ora sono i moli, era ivi pericolosa fatica e difficil arte farne il getto in mare [1].

[1] Veggasi la bella monografia presentala all'Esposizione di Palermo del 1891 dal Comm. Pietro Giaccone: « *Il Porto di Genova* », da cui son tratte e queste e molte altre notizie di questo libro.

Il Molo occidentale rimase così formato da 4 milioni di tonnellate di massi naturali, che produssero spesa di nove milioni e 850 mila lire; da 131,141 metri cubi di massi artificiali per i quali si spesero tre milioni e 750 mila lire; da 96,964 tonnellate di pietrame, che venne a costare un milione e 724 mila lire.

Tutto compreso il Molo occidentale portò spesa di 16 milioni 365,544 lire. L' Orientale ebbe il costo di 2 milioni 100,148 lire.

L' Impresa che eseguì tali lavorazioni è stata la Veneta « L. Foffani » di cui fu Direttore tecnico l'egregio Ing. Chambon.

In conseguenza di queste opere foranee, che costituiscono quasi un nuovo porto (o rada ed avamporto che dir si voglia) ora il Porto interno o vecchio porto (limitato a levante dal Molo Vecchio e a ponente dal già Molo Nuovo) venne reso calmo e sicuro e atto in ogni sua parte alle operazioni mercantili: onde si procedè in esso alle opere di sistemazione, calate, sporgenti, ecc.

Ed anco l'avamporto è utilizzato, oltrechè a servire di rada, coll' aver in esso, a levante, costrutti i grandiosi bacini di raddobbo, ed assegnato l' ormeggio dei bastimenti carichi di merci più vili (carbone, legnami, ecc.), in zavorra od in disarmo. Ha desso area di 104 ettari, e bocca larga metri 650.

E in avvenire questo grande avamporto (a cui ora si die' nome *Vittorio Emanuele*) sarà forse il porto migliore di Genova, quando il commercio si estenderà

verso Sampierdarena, utilizzandosi per le operazioni mercantili tutto lo specchio acqueo di ponente, mercè la fondazione nella rada della vicina città di un nuovo Porto: per il quale già esiste lodato progetto dell'Ing. Giaccone. Pubblicò testè il Municipio di Sampierdarena un suo progetto al riguardo. E' vorrebbe quel suo Porto dal nostro separato: a Genova solo allacciato mediante taglio del colle di San Benigno. Onde, rimanga Sampierdarena Municipio autonomo o con Genova s'immedesimi, la nostra marina mercantile, reintegrando natura, estenderebbe sua possanza di porto commerciale dalle foci del Bisagno a quelle del Polcevera.

Il progettato porto nella vicina Città starebbe e gioverebbe a Genova come il porto di Southampton a quello di Londra, come quello di Queenstown a Dublino, come Leith ad Edimburgo, Greenock a Glasgow.

Avamporto del maggiore riescirebbe; ma di grandi benefizii alle due Città.

La spesa del progetto sampierdarenese è modesta: 15 milioni di lire. Dieci per il Porto e cinque per il taglio di San Benigno e accessorii. E sia pur calcolo errato nel meno della bisogna; ma che son dessi anco venti milioni per il nostro avvenire marittimo?

Il Municipio di Anversa (di Londra taccio, inferiori di troppo noi per l'esempio dell'imperatrice del mondo commerciale [1]) il Municipio di Anversa in meno di

[1] A Londra per la sola costruzione del Dock di Santa Caterina si abbatterono nella città 1265 case (alcuni palagi), sfrattando

otto anni fe' sacrifizio al suo Porto di 50 milioni di lire: la Città di Newcastle dal 1850 al 1877 ne spese 78 milioni: e cento milioni impiegò Glasgow per il suo Porto in mezzo secolo. E' fu tutto denaro municipale, non partecipi i governi!

E noi?...

I Genovesi ammonisca, e i liguri tutti, un sol nome: Marsiglia!...

12 mila abitanti che avean comodi e belli alloggi presso il Porto. A Genova non si otterrà forse mai l'espropriazione di sola parte del palazzo Doria (in cui alloggia Giuseppe Verdi) che a S. Limbania strozza la Ferrovia ed impedisce nel Porto l'erezione, tanto reclamata, di una stazione o parco, che dir si voglia, di *smistamento*. Ossia luogo in cui convengano i carri ferroviarii caricati di merci su tutte le calate del Porto e, manovrando sopra più binari, divisi per destinazione, e così per treni che dal Porto partano direttamente per le stazioni di destino, senza dover sostare, come ora, nel tragitto in varii punti intermedii per quella bisogna. Impossibile ora a Santa Limbania (che è la stazione centrale) per la ristrettezza del sito ingombrato da un fianco dello storico palazzo Doria.

III.

LAVORI DI SISTEMAZIONE

Escavazioni — Fognone collettore — Nuove sponde d' approdo — Gruppi di calate — Loro ordinamento e rampe — Tettoie e baracconi — Impianto idraulico — Stazioni marittime e gallerie — Dati tecnici — Costo totale dei lavori — Nuovi nomi alle calate.

Questi lavori mirarono a sviluppare le calate in relazione a' bisogni dell'accresciuto traffico. Le principali Imprese che li eseguirono sono: la *Queirolo* per gli scavi sub-acquei; la *Rizzi* per le tettoie e la *Tannet Walker* di Leeds per lo impianto idraulico.

Gli interrimenti nel Porto, che tanto affaticavano gli antichi magistrati in causa de' numerosi fossati che dalla città in esso immettevano, ora per verità sono di lieve disturbo. Perchè l' orientazione della bocca impedisce l' entrata di grossa massa di detriti dal di fuori, ed il progresso dell' idraulica dà potentissimi mezzi per l' espurgo.

Peraltro acciocchè le grosse navi potessero accostare ovunque, e per altre bisogna, e' convenne procedere ad un generale espurgo e scavo del Porto, che rimossero 857,543 metri cubi di materia, in gran parte marna compatta azzurrognola (tufo). La parte utile

venne impiegata nei terrapieni delle nuove opere, l'altra gittata nel largo mare, a tre miglia da Genova. E per tale lavoro si spesero ben tre milioni e 760 mila lire [1].

Nè bastò lo spurgo, chè gli otto condotti principali che dalla città scaricavano proprio nell' interne acque del Porto vi portavano di materie putride tale un ammasso da appestare. E non più tollerabile dopo gli ultimi ingrandimenti di Genova presso que' condotti, che le deiezioni aumentarono.

Onde convenne costruire un canale fognatoro dal Lagaccio alla rada del Molo orientale, il quale nel suo lungo percorso riceve tutte le immondizie delle fogne che già immettevano nel Porto: cloache del Lagaccio, di San Teodoro, di Sant' Ugo, Carbonara, San Nicolò, Sant'Anna, Malapaga e Rivo Torbido.

E così l'igiene immensamente migliorò, e si spesero per questo collettor di putredine 600 mila lire.

Tuttavia per mantenere il fondo del Porto sempre allo stesso livello stante i detriti d' altra natura e le immondizie ancor scaricate dalle fogne di San Lazzaro e di San Francesco di Paola nel bacino occidentale (le quali per ragioni planometriche non si poteron comprendere nel fognone), i cava-fango quasi men-

[1] E furon trovati, scavando i fondali, sei cannoncini o *bombarde* di galee genovese del XV secolo, di bella e singolar struttura a righe e, particolare che monta, tutti a retrocarica; onde ne verrà pregio alla storia delle armi da guerra.

silmente lo espurgano di circa 10 mila metri cubi di materia.

Ora il fondo delle acque varia da 10 a 22 metri nell'avamporto, e nell'interno da 6 a 9 metri, eccettuato il Mandraccio e la Darsena ove la profondità è minore.

Provveduto allo scavo del fondo del Porto interno si die' mano a formare le sponde d'approdo, completando e ingrandendo le calate già esistenti ed erigendo nell'acqua dei ponti sporgenti.

I muri di sponda furon eretti da massi artificiali posti su quattro file e sopra scogliera rasata, che servì di fondamento. E sovra i massi subacquei poi si costruì la banchina, formata da muro continuo dello spessor di tre metri che si innalza dall'acqua talora sino a metri 2,86.

Il costo medio di questi muri fu di 1250 lire al metro lineare; e a tutto il 1891 si eran già spesi 14 milioni di lire per la loro formazione. Le sponde d'approdo misurano già metri 6.270 con uno spazio utile sulle calate per il deposito delle merci di m.q. 280.831. Ogni metro di sponda costò lire 2.210 e ciascun metro quadrato d'area per il deposito sulle calate L. 49.

Dalle calate, o spazio tra i muri di sponda e la Città, si protendono in mare, a guisa di raggi, 12 ponti da sbarco, che prendon nome dalle calate medesime, in media lunghi metri 200, larghi 100.

Le calate in tre gruppi sono divise. Quelle orientali, tra il Mandraccio e la Darsena, riservate segnatamente

al traffico locale. Quelle centrali, tra la Darsena e la Chiapella, al commercio di transito, per le provenienze di ferrovia, e al movimento dei passeggieri più particolarmente adibite. E quelle occidentali, fra la Chiappella ed il Molo Nuovo, servono per i carboni fossili, metalli, merci ingombranti, e materie esplosive e infiammabili. Sopra le calate, quelle centrali segnatamente, vennero messi binarii ferroviarii acciocchè i vagoni prendano o diano le merci presso le sponde d'approdo, e v'è il binario per le grue idrauliche. E poi vaste tettoie metalliche, in parte aperte, in parte chiuse per il deposito delle merci, e sulle calate centrali inoltre tre capaci magazzini di muratura, denominati baracconi A. B. e C. opere tutte di recentissima costruzione. Per le sole tettoie al 1891 si è speso un milione e 879 mila lire. Occupano esse area di 40 mila m.q., e furon costrutte a mo' di quelle ferroviarie, essendo il nostro porto di transito segnatamente. Le difese han chiusura metallica avvolgibile sistema Clarke.

Oltre alle porte e ai varchi danno accesso al Porto, dalle vie sovrastanti alle calate centrali e occidentali, cinque rampe carreggiabili, che importarono una spesa di oltre 300 mila lire.

Di apparecchi per il trasbordo delle merci non esistevano, prima de' nuovi lavori, che poche grue girevoli fisse, altre pochissime mobili a vapore e a mano, della portata da una a 10 tonnellate, in tutto 19, più una sola idraulica al Mandraccio.

Ora v'ha un impianto idraulico con due macchine

rifluitrici a vapore Compound, della forza di 250 cavalli caduna e quattro caldaie Cornovaglia con tubi Galloway a due fecolari; e capace di altra macchina e d' altre due caldaie.

L' acqua è distribuita in pressione di 50 atmosfere. Le condutture sono sottoterra, in corrispondenza di binari lungo le sponde, e sopra i quali corrono le grue mobili, finora per un percorso di circa 4 chilometri e mezzo, ma che dee svilupparsi per tutto il Porto, circa 9 mila metri.

Dalle grue l'acqua ritorna, per mezzo di special tubo, all' edifizio centrale (vasto fabbricato rettangolare agli Zingari), donde viene nuovamente rifluita nelle condotte.

Sonvi tre accumulatori isolati, oltre il centrale, in varii punti del Porto; che servono a immagazzinare l'acqua compressa quando le grue non lavorano e a distribuirla ne' momenti di maggior consumo.

Finora l' impianto, che costò un milione e 700 mila lire, dà moto a 44 grue mobili della portata di 1500 kg.; tre grue fisse della portata di 10 tonnellate e a 10 verricelli della forza di 400 kg. caduno.

Per altro le macchine dell' officina centrale potranno dar moto, nonchè alle grue in costruzione delle calate occidentali, anco a *cabestans* idraulici per la manovra di carri ferroviarii, ad elevatori per la nuova Dogana, a ponti girevoli e ad altri apparecchi di complemento che mano mano andranno ad impiantarsi; già funzionando per gli elevatori che da poco tempo dan comodità ai magazzini del nuovo braccio del Porto Franco.

Inoltre v' hanno nel Porto nove pontoni galleggianti a vapore dell' industria privata capaci di sollevar pesi da 20 a 70 tonnellate, ed uno, di nuova costruzione, della forza di 120 tonnellate, denominato *Polcevera*.

L' impianto ferroviario nel Porto è ora quasi al completo. Sono oltre 39 k.m. e mezzo di binari per il movimento interno, per la formazione de' convogli in partenza, per le merci di carico o scarico sulle sponde, per quelle sottoposte alle operazioni di dogana. Per il carico e scarico delle merci m. 17 mila di binari, per la formazione dei treni nelle stazioni m. 22,500.

Nella posa di tutti codesti binari procurò il Genio di adottar curve di raccordo, e quando nol potè, usò piatteforme girevoli dotandole di argani idraulici.

I binari delle calate orientali fan capo alla Stazione detta di *Caricamento* (per le merci del deposito franco ed i vini); quelli delle calate centrali fan capo alla Stazione Centrale Marittima (granaglie, cotoni e merci varie, anche in arrivo da terraferma), e quelli delle calate occidentali alla stazione di San Benigno (carbon fossile minerali e petrolii). Queste tre stazioni sono collegate fra loro dalla ferrovia di cintura (per costrurre la quale e' fu d'uopo abbattere il bel terrazzo di marmo, e sarà mestieri strozzare il Bacino della Darsena) e per mezzo di cinque gallerie scavate sotto le colline che circondano il Porto sono in comunicazione colle stazioni della città e di Sampierdarena ove è il parco de' vagoni e lo smistamento de' treni.

L'impianto ferroviario al principio del 1891 era già costato 11 milioni.

La Stazione centrale del Porto, che fra non molto sarà illuminata a luce elettrica per facilitare le manovre notturne, è quella sita a Santa Limbania ne' locali eretti dal Municipio per i Magazzini Generali. Il Municipio (26 settembre 1883) cedè al Governo tali locali, e l'area a ponente affine di prolungarli, dietro compenso di un milione di lire e promessa di sistemazione della via Milano. E la Ferrovia del Mediterraneo trasformolli a Stazione Centrale Marittima, ed a magazzino delle mercanzie della piccola velocità anco per i servizi di terraferma. Il che dà luogo, per lo ingombro, a lagni nell' epoca del maggior traffico, poichè, come stazione del mare, non dovrebbe servire che alle mercanzie *da* e *per* il mare e non alle altre che a Genova colla Ferrovia pervengono e non al Porto dirette. Sì vasta rete di ferrovia nel Porto per le manovre de' vagoni sulle calate stesse (stante il difetto d'un parco di deposito e smistamento propinguo al Porto) porta di conseguenza in alcune località ingombri, ritardi e vittime umane talora. A riparare ai guai e' sono in progetto due passerelle di ferro. Per i pedoni la prima, che congiunga il ponte *Federico Guglielmo* (ove è il transito maggiore e il fabbricato dei passeggieri) alla sovrastante via Carlo Alberto. La seconda passerella per i carriaggi che unirà il ponte *Andrea Doria* alla via Milano di sopra.

Ora v'è altresì infelicità di transito lungo e noioso

tra l'imboccatura della Darsena e il ponte Adolfo Parodi, e nel Mandraccio: per cui due altri progetti allo studio di ponti girevoli di ferro, uso Marsiglia, mossi a forza idraulica.

In conseguenza dei lavori di sistemazione il Porto di Genova verrà ad avere, eccetto lo specchio acqueo, un'area complessiva di circa metri quadrati 592,996.

Della qual area 239,479 metri quadrati destinati al deposito delle merci (22,917 coperti da tettoie, 27,940 da magazzini e 188,622 di deposito all'aperto); 302,326 m. q. occupati dai binari ferroviarii, strade carraie e passaggi, e 51,191 m. q. sono occupati dai pubblici uffizii, stazioni ferroviarie ed officine.

Le sponde d'approdo del porto misureranno metri lineari 11,346, dei quali 2279 per i semplici ormeggi; 7064 per l'approdo delle navi di grossa portata e 2003 per l'approdo delle minori navi.

Lo specchio acqueo è di circa 106 ettari nel porto interno; 104 nell'avamporto. Inoltre i tre grandi stabilimenti annessi al Porto misurano la seguente area: 1.° *Darsena Municipale* m. q. 30,330; 2.° *Deposito Franco* m. q. 14,460; 3.° *Deposito petrolio e infiammabili* m. q. 5.500.

A tutt'oggi (marzo 1892) per le opere predette, compreso l'impianto dell'illuminazione a gaz, che è insufficiente (onde sentesi il bisogno vivissimo di quella elettrica almeno nella Stazione centrale) e compresa la dotazione degli istrumenti d'ormeggio: anelli, colonne e bitte sulle calate, e gavitelli o boe (*boghe*) in mare,

si spesero 35 milioni di lire: ed altri quattro o cinque necessiteranno per la definitiva sistemazione.

Con recente deliberazione Municipale, dal Governo approvata, furono dati i seguenti nomi agli sporgenti da sbarco. Sulle calate occidentali (dal Passonuovo alla Chiappella) i quattro sporgenti ebbero nome:

1.° *Paleocapa* (nuovo, in onore del Ministro dei Lavori Pubblici),

2.° *Sapri* (già ponte del Petrolio);

3.° *Caracciolo* (già ponte del Sale);

4.° *Biaggio Assareto* (già ponte della Chiappella);

Sulle calate centrali (che comprendono gli spazii di San Lazzaro, Zingari e Santa Limbania) gli altri quattro sporgenti furono denominati:

1.° *Cristoforo Colombo* (già ponte di San Lazzaro);

2.° *Andrea Doria* (già San Teodoro);

3.° *Federico Guglielmo* (nuovo);

4.° *Adolfo Parodi* (già Darsena).

Sulle calate orientali (dalla Darsena al Mandraccio) gli ultimi quattro sporgenti ora si chiamano:

1.° *Francesco Morosini* (già Salumi);

2.° *Calvi* (già Ponte dei Calvi);

3.° *Spinola* (già degli Spinola);

4.° *Guglielmo Embriaco* (già Ponte Reale).

Oltre il Mandraccio è la vasta calata, pure d'approdo, del Molo Vecchio.

E tra il Molo Vecchio e il Molo orientale sorgeranno, colle calate in costruzione, altri due sporgenti per il commercio delle legna e dei carboni.

I due nuovi moli vennero denominati *Lucedio* l'occidentale (dal Principato del Duca di Galliera) e *Giano* l'orientale (che trovasi di fronte al sito ove Genova ebbe il primo recinto delle proprie mura). L'avamporto venne intitolato al Grande Re *Vittorio Emanuele.*

IV.

OPERE ACCESSORIE

Bacini di raddobbo — Deposito del petrolio e delle materie pericolose — Palazzo della Dogana — Fabbricato per i passeggieri — Ingrandimento del Deposito Franco e della Darsena — Emporio enologico — Magazzini Timosci — Stabilimento contumaciale — Opere minori (Strade carrettiere — Condotta d'acqua — Due nuovi fari) — Costo dei lavori.

Questi lavori complementari, e pochi altri i quali avran compimento col 1895, già ultimati i più, tendono a migliorare le condizioni amministrative e nautiche del Porto interno, dotandolo di ampii e comodi mezzi di raddobbo delle navi.

Colla convenzione del 1870 di cessione della Darsena, il Municipio ebbe obbligo di dotare il Porto di potenti bacini di alaggio od equivalenti apparecchi. Il contratto Galliera ne lo avrebbe esonerato; ma fu lite tra esso e il Governo, e alla fine, con la convenzione del 1883, fu desso il Governo che obbligossi alla costruzione di due grandiosi bacini alla radice del Molo orientale colla bocca rivolta a N. O.

La Ditta Zschokke e Terrier, già nota per consimili lavori all' estero e in Italia, ne assunse l' impresa, preventivata in 12 milioni di lire. Peraltro il Governo di

suo spenderà soli otto milioni e mezzo, il resto è tutto a carico della predetta Ditta, compresi gli arredi dell' officina delle riparazioni. In compenso però la Ditta Zschokke e Terrier ha il diritto dell' esercizio de' bacini per anni 35, vincolato solo a tariffa inferiore di quella de' bacini di Marsiglia, o, se del caso, dal Governo deliberata ([1]). E i lavori or procedono colla maggiore diligenza e con le maggiori risorse, e prometton di dare all' arte opera grandiosa. Col 1893 i nuovi bacini potran funzionare entrambi.

Il primo di questi bacini ha tre porte e può accoglier tre navi.

Misura in lunghezza metri 219, 94: in larghezza alla conca m. 24.90, alla camera d' introduzione m. 18.40, al pelo d' acqua 18, la profondità è da m. 8.50 a 9.

Il secondo bacino in lunghezza misura metri 179.38: in larghezza alla conca metri 29.40, alla camera d' introduzione metri 25.28, al pelo d'acqua metri 24.80, ha profondità dai metri 9.50 ai 10. E' serve ai piroscafi di qualunque grossa portata. Le costruzioni son fatte con grandi cassoni ad aria compressa, e per le fondazioni gli scavi sub-acquei nella viva roccia si spinsero sino alle quote di (— 12,00) e (— 14,20). Bella e grande è poi la casa-officina delle macchine di esaurimento, le quali han si potenza che in 5 ore pro-

([1]) E la Ditta Zschokke e Terrier già vendette (1892) il diritto di quell' esercizio a Società Anonima in Genova costituitasi all' uopo con il capitale versato di tre milioni e mezzo di lire.

sciugano i bacini, che sono del volume di metri cubi 35 mila d'acqua.

Le pompe principali centrifughe sono tre e son messe in moto da tre macchine Compound verticali, di fabbrica svizzera, con 6 caldaie, della forza cadauna di circa 150 cavalli. E vi son altre pompe e macchine minori.

Ai piedi della formidabile batteria della Lanterna, presso il Molo Nuovo, era una capace spiaggia, sulla quale venne eretto il deposito del petrolio e delle materie esplodenti ed infiammabili.

E' si compone di vasto terrapieno di m. q. 5500. Ivi sono quattro grandi serbatoi o cisternoni cilindrici di ferro: due del diametro di m. 19 e capaci di 2000 metri cubi di petrolio, gli altri due della metà. V'è ampio magazzino a due piani per le manipolazioni e la custodia delle materie infiammabili: e il luogo è cintato da muro di difesa alto 4 metri circa e comunicante con appositi binarii colla ferrovia di S. Benigno. La sua costruzione, opera dell'Impresa Cesaroni, costò un milione e duecento mila lire. Le navi-cisterna accostano alla calata del Passonuovo e a mezzo di condotte sotterranee scaricano e immettono il petrolio nei quattro suddetti serbatoi. Ad evitare poi di accender fuochi sulle navi-cisterna, il vapore delle pompe di vuotamento è preso da acconcia tubazione e fornito da due caldaie Cornovaglia installate in luogo adatto dello stabilimento. E così in 50 ore di lavoro si puo avere il rifluimento di tre mila tonnellate di petrolio.

L' Impresa Carena per un milione e trecento mila lire eresse presso le vestigia delle mura di San Tomaso e sui ruderi della chiesa di Santa Limbania, ove è tradizione le acque portassero la monachella famosa, il nuovo e ben capace palazzo della Dogana.

Il quale se non ha pregio di gentil arte per la sua troppo mercantile architettura, che nulla sa di quella severa e grande di Frate Oliviero del palazzo di San Giorgio, dee però esser costato studio e fatica di molto all' egregio e giovane Ing. Merli, che ne diresse l' opera, perchè eretta in gran parte su palafitte in senatura di mare. E serve a comodi depositi di merci e, per vastità di mura, navate, androni e fughe di corridoi spaziosi come sale, a regali ufficii della Dogana, della Capitaneria del Porto e del Genio Marittimo.

Assai più modesto di proporzioni, ma d'ogni maggior comodo e vantaggio per il servizio dell' emigrazione, sorge sullo sporgente di Federico Guglielmo un fabbricato ad un piano che costò 178 mila e 500 lire, in cui si visitano dalle Autorità i passeggieri in partenza per viaggi di lunga navigazione e provenienti dall' estero.

Ivi è vasta tettoia di ferro, chiusa a vetrate, che riceve al coperto le migliaia d' emigranti prima esposti alle intemperie. Sonvi vaste sale per le visite anco dei bagagli a quei in arrivo, uffici pubblici di tutte le Amministrazioni del Porto, postale e telegrafico, e un ben fornito caffè ristorante a comodo di chi dee stazionare più ore per le burocratiche formalità di Polizia e di Dogana.

E venne di recente ingrandito il Deposito Franco con vastissimo fabbricato che percorre in lungo il tratto dal già ponte Mercanzia al Mandraccio (nel qual tratto in antico esistevano i due piccoli ponti dei Coltellinari o Chiavari e de' Cattanei) e in largo prende 20 metri di calata (area di m. q. 1960), onde capaci magazzini, già provveduti di quattro elevatori idraulici.

Per la sua costruzione la Camera di Commercio impiegò L. 520 mila.

Il Municipio dà assetto, estendendola di molto verso ponente, alla sua Darsena, toltole il ciarpame antico e arricchitala di nuovi depositi e comodi. Funziona dessa di complemento al Deposito Franco per dogana, e come docks municipali. A lavori ultimati (1895) la Città di Genova vi avrà spesi circa sei milioni. E fra poco avrà dal Governo il vastissimo fabbricato a levante della stessa Darsena, già occupato dalla *Doganetta*, ora nel grande fabbricato di Santa Limbania asportata, ed in cui potrà finalmente dar sfogo, com' ei conviensi alle esigenze del mercato vinario.

Giacciono ora centinaia e centinaia botti da vino esposte, sulle aperte calate orientali, al sole, alle intemperie, alle avarie e manomissione de' tristi e della ragazzaglia. Non comodo e civile mercato, ma confusione e danni. Onde di grande utilità e vantaggio alla piazza il nuovo emporio enologico che il Municipio potrà disciplinare in que' vastissimi locali.

Con lo sviluppo de' traffici è pressante il bisogno di grandi magazzini di deposito, e l' Ing. Luigi Timosci

fece grandioso progetto (e già ottenne concessione dal Governo per eseguirlo) di erigere vastissimo stabilimento al Molo Vecchio.

Il piano superiore del Molo medesimo ne andrebbe demolito, atterrate le batterie, eccetto quella alla testata, e vastissimi magazzini ivi dovrebbero elevarsi allacciati con numerosi binarii ferroviarii alle calate orientali, a mezzo di ponte girevole sopra il Mandraccio e di moletto radicato alla Marinetta, comunicanti, mercè galleria, colla ferrovia del Bisagno.

E venne altresì fatto lodato progetto dal Genio Marittimo, dal Governo approvato, e dal Parlamento sanzionato con lo stanziamento de' fondi occorrenti (oltre 250 mila lire) per lo impianto al Passonuovo d'uno stabilimento contumaciale.

Sbarcherebbero ivi merci e passeggieri provenienti in contumacia dall'estero, ed i piroscafi potrebbero senz'altro proseguire la rotta; onde grandi facilitazioni alla bandiera estera.

Ma tale progetto venne ora quasi dimenticato, massime dopo le ultime ordinanze sanitarie del Ministero dell'Interno (il Crispi ne è l'autore), che saviamente provvidero a limitare le quarantene ed osservazioni sanitarie delle navi a casi rarissimi. Ed era distributiva giustizia in rispetto alle provenienze di terraferma non soggette a rigori sanitarii, i quali, del resto, sono talora fomiti di maggior sviluppo delle malattie. Altri lavori e migliorie vennero nel Porto eseguiti. Strade carrettiere; la condotta d'acqua potabile per tutte le

calate del Porto per uso delle navi e per spegnere incendii; l'innalzamento di due nuovi fari ai moli (quello provvisorio al molo Lucedio ben presto verrà elevato definitivo, di quarto ordine) ed altre opere minori.

Per questi lavori accessori finora (1892) si spesero oltre a 13 milioni di lire, ma si prevede che a compiuta sistemazione c' ci vorranno altri tre o quattro milioni, tenuto conto delle migliorie che in lor relazione si dovranno apportare anco a precedenti lavori.

Ed è così col sacrificio di non meno di 75 milioni, che si raggiungerà lo scopo ultimo di dotare il Porto di Genova di tutte le comodità che necessitano per l'importanza de' suoi negozi.

V.

NAVIGAZIONE.

I velieri genovesi di acciaio — Progresso della navigazione a vapore — Linee regolari — Flotta Genovese — Piroscafi nel Porto di Genova — Condizioni economiche della marineria italiana ed estera — Movimento della navigazione nel nostro Porto — Linea diretta cogli Stati Uniti.

La navigazione veliera genovese, in questi ultimi anni, se per forza di eventi diminuì, e di molto, il numero e il tonnellaggio, arricchì però la patria delle più belle navi che la onorino all' estero.

Al « *Cavaliere Ciampa* », stupendo bastimento in acciaio, la cui nuova costruzione avea maravigliato che ancor tanto potesse la vela, il 1890 (che fu l' anno d'oro delle costruzioni a vela) aggiunse altri consimili e più splendidi velieri d' acciaio.

La nave *Francesco Ciampa* di tonnellate nette 1699: la nave *Salvatore Ciampa* di tonnellate nette 1693: il brigantino a palo *Garibaldi* di tonnellate nette 1348: l' altro brigantino *Margherita* di tonnellate 1124; e le altre navi *E. Raggio*, tonnellate nette 2095 e *C. Raggio*,

tonnellate nette 2060. Flotta questa che l' Europa ci invidia. E con queste nuove costruzioni, nel 1890, la marineria a vela genovese contò 673 navi, stazzanti 257,241 tonnellate nette.

La marineria a vapore genovese poi, dopo il 1876, prosperò sempre.

Nel 1877 la Società « Peirano Danovaro e C. » liquidò; ma i suoi piroscafi rimangono in Italia, e passano in buon numero alla Società Siciliana « Ignazio e Vincenzo Florio ».

Nell' 80 *Rocco Piaggio* aumenta la flotta: nell' 81 sorge la Società *Raggio*: e nello stesso anno la *Florio* si unisce alla *Rubattino*: onde, nell' 82, la potentissima N. G. I.

E questa nell' 85 assorbe la « *Raggio* » e poi la *Piaggio*: e così aumenta, colla flotta, i piroscafi moderni e di grande stazza.

Si grida al monopolio: ma questo non impedisce la nuova vita d' altri armatori, e che altre Società si sviluppino.

E nel 1883 la « G. B. Lavarello » cede i suoi quattro vapori alla *Veloce*, e la *Veloce* aumenta sempre. E non solo rimangono al compartimento di Genova i vapori di *Carlo Raggio,* della *Dufour e Bruzzo* e gli altri de' minori armatori: ma due altre Società possono elevarsi e prosperare.

La « Schiaffino e Solari » (1887-88) fa buoni affari sino al '90 in cui è costretta a liquidare, in causa però di crisi puramente commerciale, non marittima.

La nuova Ditta *Fratelli Lavarello*, dal 1886 in cui nacque, al '90 fa stupire per ardita iniziativa, per aumento di flotta e per rapidi progressi. Ma è precipua sua risorsa la speculazione coll'Argentina. Ivi scoppia la crisi monetaria e poi la rivoluzione, e triste permane il disagio economico. Onde la giovane Società è costretta a fallire (1891). La sua flotta passa alla *Veloce*.

Più prudenti a non avventurare il loro capitale furono gli Armatori *Mazzino*, *Repetto* e *Cresta*, i quali conservano non solo i lor vapori, ma li aumentano.

Il Comm. B. Mazzino al *Giulio Mazzino* e alla *Città di Roma* aggiunge i due magnifici piroscafi, or ora varati, *Giulio Cesare* e *Lazzaroni*, stazzanti caduno 2228 tonnellate nette.

Nell'anno in cui scriviamo (1891) ecco la flotta a vapore che vanta Genova marinara:

1.° — N. G. I. — Questa Società, la cui sede legale è a Roma, sebbene la naturale sia a Genova, possiede 106 piroscafi e 5 rimorchiatori, inscritti parte al Compartimento di Genova, parte a quello di Palermo.

I suoi piroscafi stazzano 102,752 tonnellate nette e 71 di essi stazzano dalle 1100 alle 4580 tonnellate lorde.

Quattro de' grossi vapori e uno dei piccoli fanno dalle 14 alle 16 miglia all'ora.

La Società vanta il capitale di cento milioni (versato 55 milioni).

Ha finora monopolio di servizii postali, per i quali nel 1890 ebbe sovvenzione dal Governo di nove milioni trecento cinquantaseimila e ottocentoquarantasette lire.

Più riscosse L. 433,115 di premi governativi di navigazione.

L' utile di quell' anno toccò i tre milioni di lire.

La sovvenzione del Governo alla N. G. I. fu ed è argomento di gravi, aspre contese: ma e' pare che senza tal sovvenzione, alla più potente navigazione accordata, la bandiera italiana rimarrebbe di troppo soccombente ne' mari lontani, e rovina ne verrebbe al commercio (1).

2.° — *La Veloce,* con sede a Genova, possiede 12 piroscafi, di 22,972 stazze nette. Il suo « Nord-America » fila 17 miglia all' ora, è il più celere della marineria italiana. Gli altri maggiori piroscafi suoi « Duchessa di Genova », « Duca di Galliera » e « Vittoria », fanno 15 miglia all' ora: ond' è che il nome di *Veloce* alla Società non è vanteria.

(1) Ora sono interessi e opinioni in battaglia. D' accordo i più che debba il Governo milioni alla marina mercantile; ma dissidio se a Società di linee da politica commerciale determinate, oppure a imprese dell' iniziativa privata. O sovvenzione potente a Compagnie in tutto al Governo sottomesse, o premio alla libera navigazione. Onde, nella pratica d' oggidì, o monopolio nel primo caso, o, nel secondo, impotenza alla lotta colle flotte straniere. Nè conciliar si può il conflitto, come taluno vorrebbe, sussidiando soltanto le linee *postali,* perchè le *commerciali* ancor più hanno bisogno dell' aiuto governativo.

E il fatto storico è che i Governi fecero e fanno prosperare le

Il capitale sociale, versato, è di 15 milioni.

Nel 1890 ebbe di premi governativi di navigazione lire 175,557: ma in causa della crisi Sud-Americana dovè chiudere il bilancio con 472,626 lire di perdita.

3.° — *Banca di Genova* con 4 piroscafi, stazza netta 7,164 tonnellate, (che passeranno fra poco alla N. G. I.).

4.° — Armatore Stefano Repetto con tre piroscafi, stazzanti 5536 tonnellate.

5.° — Armatore B. Mazzino con 4 piroscafi, stazzanti tonnellate 7,062.

6.° — Altri 12 tra Ditte e Armatori che possiedono 14 altri piroscafi, stazzanti complessivamente tonnellate nette 16,847, e ciascuno dalle 450 alle 4076.

Tale la marineria a vapore di Genova (1891).

Peraltro in questo Porto fanno capo-linea periodicamente, o scalo regolare, le seguenti società.

1.° — « La Pugliese » di Bari, con 11 piroscafi, stazzanti tonnellate nette 6584.

marine del commercio col primo sistema. Così tuttavia le principali nazioni (Inghilterra compresa), concedono sovvenzioni ingenti alle Società primarie da esse regolamentate. I premi alla navigazione libera, in uso in Italia e fuori, da soli dànno fiore senza frutto.

Onde per lo sviluppo de' traffici marittimi internazionali è politica necessità che astringe il Governo nostro alle sì combattute *Convenzioni* colla N. G. I., che è, delle Compagnie, la più prestante. E sia pure teorico oltraggio alla scienza economica che monopolii abborre, è finora bisogno di vita. Certo le accuse a' governanti, col protezionismo, son facili e gravi: ma quale è atto di pubblico reggimento in cui non adombri calunnia?

2.° — Il « Norddeutscher Lloyd », con sede a Brema. Invia a Genova i più grandiosi de' suoi vapori, che sono i più belli di Germania e dei più ricchi d'Europa.

3.° — Il « Deutsche Dampfschiffs Rhederei » d'Amburgo.

4.° — L' « Hamburg-Amerikanischen » e la Compagnia « Slömann » pure d'Amburgo.

5.° — La « Nederland » o Lloyd d'Olanda e la « Nederlansch Stoomboot » d'Amsterdam.

6.° — La « S. G. des Trasports Maritimes » di Marsiglia.

7.° — La Società *Fraissinet* di Marsiglia.

8.° — La « Transatlantica » di Hâvre.

9.° — La « C. Fabre » di Marsiglia.

10.° — La « National » pure di Marsiglia.

11.° — La « Transatlantica » di Barcellona.

12.° — L' « Italo-Britannica » con sede a Napoli e a Londra.

13.° — La « Societé Cockerill » d'Anversa.

14.° — L' « Anchor Line » di Londra.

15.° — La « Redstar Line » pure di Londra.

16.° — La « Cunard » di Glasgow.

17.° — La « Wilson » d'Hull.

18.° — La « Forenede Dampskits » di Copenaghen.

19.° — Molti altri piroscafi esteri di minori Società od Armatori d'ogni nazione, ma segnatamente inglesi. Ed è certa cosa che per le condizioni peculiari del nostro porto di transito la flotta straniera aumen-

terà sempre più. Allettata eziandio fra poco dai nuovi bacini. Però che le basse tariffe, la grande proporzione di giornate senza pioggia con aria asciutta, particolarità del nostro clima, i lunghi periodi di sole, il mite prezzo della mano d'opera e del materiale, la bontà dei lavori, faran sì che una nave potrà essere messa in bacino, raschiata, pulita e colorita in una sola giornata. Onde superiorità del porto di Genova, per il raddobbo, su tutti quelli dell'Europa centrale.

Tutti i vapori stranieri che fan rotta per Genova, o quì rilasciano di scalo, sono di grossa portata, alcuni toccano altri superano le 4000 tonnellate. Grandiosi e splendidi per ricchezza d'ornamenti e signorili alloggiamenti di passeggieri, dopo il « Norddeutscher Lloyd » o Lloyd Germanico, quelli della *Transatlantica* spagnuola, dei « Trasports Maritimes » e gli olandesi della *Nederland*.

Pochi dei migliori piroscafi nostri, i principali della *N. G. I.* e della *Veloce* possono, per eleganza, sfarzo e comodi, non già superare, competere coi primarii di quelle potenti Compagnie straniere, eguagliando i secondarii.

Pur non di meno la marineria genovese seppe mantenersi il primato in Europa per il trasporto dei passeggieri (non i soli emigranti italiani) all'America Meridionale (1).

(1) Il Cevasco, *Statistica di Genova*, dà partiti dal nostro porto per le due Americhe nell'anno 1831 bastimenti 49: nel 1832 bastimenti 55 e 84 nel 1833. Adesso i velieri da Genova diretti

In ciò Genova mantenne la tradizione dell' antico suo naviglio, il quale nel medio evo traeva i maggiori lucri del trasporto de' crociati e de' pellegrini.

Nei primi anni della navigazione a vapore Genova colla Rubattino e la Peirano e Danovaro, infante la ferrovia, si arrogò quasi il monopolio del trasporto dei passeggieri sul mediterraneo e l' adriatico. Estesasi la via ferrata, ora ha lo stesso vanto sui mari sud-americani.

E v' è, in questa lotta di concorrenza colla più forte bandiera straniera, ardimento; poichè se il traffico dei passeggieri può dar lucri maggiori, subitanee crisi gli sperati guadagni in grosse perdite convertono.

E de' vantati guadagni delle due uniche grandi Compagnie italiane di navigazione, che traggono appunto grosso profitto dal trasporto de' passeggieri, ammaestrino i loro bilanci del 1890 confrontati con quelli delle potenti compagnie estere.

La N. G. I. che ebbe dal Governo oltre 9 milioni di sovvenzioni, toccò i tre milioni di profitto: ma la Veloce, che non ha sovvenzioni, ebbe mezzo milione di lire di perdita.

Il solo *Lloyd Austro-Ungarico* (la marineria austriaca nel vapore ha metà naviglio del nostro, ed è la penultima in Europa) chiuse il bilancio del '90 con 600,684 fiorini di perdita. Le principali Compagnie Francesi

al nuovo mondo diminuirono (non so più di 40 all' anno); ma qual ricchissimo compenso di 145 piroscafi che annualmente salpano ora da Genova per la sola America latina!

ebbero tutte guadagni. Due milioni e mezzo la *Transatlantique:* quasi due milioni la *Chargeur rèunis:* un milione e mezzo la *Messageries.*

Il « Norddeutscher Lloyd » guadagnò tre milioni e mezzo di marchi: l' « Hamburg-Amerikanischen » due milioni e 400 mila marchi. E la Compagnia Inglese The Orient Steam Navigation con sede a Londra, avente capitale di lire sterline 466,420 e naviglio di soli sette piroscafi, stazzanti 19,480 tonnellate (press'a poco come la nostra Veloce) pure chiuse il '90 con profitto di lire sterline 72,327.

Tali almeno i resultati dei bilanci conosciuti, i quali ne accertano che la marineria italiana, se vuol sperare profitti, dee elevarsi a potenza della germanica e della francese, chè parità colla inglese sarà mai sempre impossibile.

E a toglier illusioni a' molti che sognano in Genova l' antico splendore delle costruzioni navali notisi che causa prima delle condizioni non prospere della marineria è lo invilimento dei noli, e questo prodotto appunto dalle troppo numerose costruzioni d' Inghilterra.

Pertanto il Porto di Genova, commerciale, poco risente del disagio economico della bandiera italiana, essendo emporio di tutti i navigli.

Durante il 1890 sono arrivate nel Porto 7363 navi, stazzanti tonnellate 3.393,612, che quì sbarcarono di merci tonnellate 2.943,091. La bandiera italiana era rappresentata da 5,600 navi, stazzanti 1.556,626 tonnellate, che sbarcarono 999,140 tonnellate di merci.

Nello stesso anno sono partite da Genova 7,138 navi, stazzanti 3.326,718 tonnellate, che trasportarono di merci, qui imbarcate, 1.257,332.

La bandiera italiana era rappresentata da 5.411 navi, stazzanti tonnellate 1.496,475 con 573,384 tonnellate di merci imbarcate.

Onde fu un movimento tra importazione ed esportazione di 4.200,423 tonnellate di merci.

Il traffico di cabotaggio, o meglio tra Genova e gli altri porti italiani, venne eseguito, in arrivo, da 5,024 navi, stazzanti 1.073,578 tonnellate che sbarcarono in Genova 663,729 tonnellate di merci: — e in partenza 5,367 navi, stazzanti tonnellate 1.466,745 che trasportarono da Genova in altri porti d'Italia 562,784 tonnellate di merci.

La bandiera italiana negli arrivi costieri contò 4,909 navi, stazzanti 991,688 tonnellate con 608,945 tonnellate di merci: e nelle partenze litoranee contò 4.874 navi, stazzanti 1.023,151 tonnellate, trasportanti tonnellate di merci 342,261.

In questa navigazione interna negli arrivi a Genova la vela contò 3,749 bastimenti stazzanti 247,785 tonnellate con 240,548 tonnellate di merci sbarcate: — e nelle partenze 3,718 bastimenti, stazzanti 242,474 tonnellate di merci qui imbarcate.

Di questi velieri avean bandiera nazionale negli arrivi 3,736, stazzanti 242,447 tonnellate con 236,452 tonnellate di merci: e nelle partenze 3,677, stazzanti 232,703 tonnellate con 77,113 tonnellate di merci.

Dall' estero giunsero in Porto, nel '90, 2.339 navi, stazzanti 2.320,034 tonnellate, qui sbarcando 2.279,362 tonnellate di merci. E partirono per l' estero 1,771 navi, stazzanti 1.859.973 tonnellate dopo aver qui imbarcate 694,548 tonnellate di merci.

La bandiera italiana in questo traffico internazionale venne rappresentata da sole 691 navi, stazzanti 564,958 tonnellate, con 390,195 tonnellate di merci in arrivo: e da 537 navi in partenza per l' estero, stazzanti 473,324 tonnellate con sole 231,125 tonnellate di merci da Genova all' estero trasportate.

I velieri poi in questa navigazione internazionale furono 526 in arrivo, che sbarcarono in Genova 219,777 tonnellate di merci: e 364 in partenza che portarono da Genova all' estero 62,021 tonn. di mercanzie.

E la bandiera italiana venne rappresentata negli arrivi da 368 velieri che sbarcarono in Genova 165,638 tonnellate di merci: e nelle partenze da 197 velieri che trasportarono 50,492 tonnellate di merci.

Come e' si vede da queste cifre la bandiera italiana non fu preponderante che nella sola navigazione interna: soccombente nella internazionale tanto a vela quanto a vapore.

Nella navigazione veliera fecero strenua concorrenza alla nostra le bandiere ellenica, inglese e austriaca; ma nella navigazione a vapore, internazionale segnatamente, se è concorrenza per parte della bandiera Francese e Germanica, per parte di quella Britannica è preponderanza schiacciante. In Genova nel '90 arrivarono dall'e-

stero 921 piroscafi inglesi con 1.568,185 tonnellate di merci, in confronto di 323 arrivi di piroscafi italiani con 224,557 tonnellate di mercanzie!

Il movimento della navigazione nel nostro Porto fu sempre progressivo: eccone la statistica dal 1880:

Anni	Navi	Stazza (Tonnellate)	Merci sbarcate ed imbarcate (Tonnellate)	Passeggieri imbarcati e sbarcati in lungo corso
1880	11174	3755024	1697547	32303
1881	11378	4118611	1844284	34916
1882	11948	4660993	2077703	46966
1883	11719	4878011	2256065	52516
1884	10882	4823585	2386886	67098
1885	12054	5379526	2712812	92033
1886	11107	5216420	2744502	70161
1887	11561	5913666	3096604	125907
1888	11234	5666159	3079787	206366
1889	14711	6483008	4108853	149616
1890	14501	6720330	4200423	121354
1891	12234	6532127	3800480	200344

Nella navigazione internazionale, che quasi da sola alimenta il Porto di Genova, la vela ebbe poco più dell' ottava parte nel trasporto delle merci: nessuna parte nel trasporto dei passeggieri.

Malgrado gli sforzi de' Genovesi la vela accenna a decader sempre: il suo traffico dal 1881 al 1889 si

ridusse quasi della metà. Ma nel 1890 si rialzò di qualche poco, e non è improbabile che la tenacia de' liguri abbia a mantenerla in onore ancora per secoli, che spenta non verrà mai.

Ne' traffici poi di cabotaggio il vapore lotta contro la vela; ma questa nell' ultimo triennio seppe mantenersi più in alto, sebbene di poche miliaia di tonnellate, nel trasporto delle merci; onde ha ancora preponderanza.

Vietata alla bandiera Francese la navigazione interna fra' nostri porti, il suo posto fu preso dall' ellenica e dall' austriaca per i velieri; e dall' inglese, germanica ed austriaca per i piroscafi. Peraltro la concorrenza alla nostra bandiera, in questi traffici, è ben poca: di circa un decimo nell' importazione: di circa due quinti nell' esportazione.

È nella navigazione tra Genova e l' estero che la bandiera italiana non si regge di troppo. Ne' velieri l' austriaca e l' ellenica ci fan concorrenza, ciascuna per oltre la quindicesima parte: l' inglese per oltre un ventesimo: la francese per circa un quarantesimo.

Nella nostra navigazione internazionale a vapore poi la inglese ci passa avanti di oltre tre volte in più: la francese ci sta quasi alla pari, inferiore di poco: e la germanica ci fa concorrenza quasi per metà.

E, se non a Genova, in altri porti italiani ha larghissima messe anco l' austriaca.

La navigazione da Genova ha linee con tutto il mondo, molte di *scalo* e trasbordo. Ma anco *diretta-*

mente i velieri da Genova partono con pieno carico in gran numero per Francia, America Settentrionale, Gran Bretagna, Spagna, Russia, Austria, Grecia, America del Sud, Africa ecc. Ed i piroscafi quelli che fan rotta diretta, senza scali perchè quì al completo caricati, vanno all'America del Sud, Francia, Stati Uniti. I più de' piroscafi, e per le altre linee massimamente, fanno sempre scali intermedii per completare il carico.

Da Genova agli Stati Uniti, ove son pur tanti interessi italiani, manca linea diretta di navigazione italiana a vapore.

E venne nel Novembre di quest' anno (1891), a soddisfare a' bisogni crescenti e imperiosi, il « Norddeutscher Lloyd » di Germania. Nè questo è elogio a' nostri Armatori.

VI.

EMIGRAZIONE

Cenno sull' emigrazione europea ed italiana — Genova primo Porto di Europa per l' Emigrazione all'America latina — Statistica — Concorso della bandiera straniera — Disordini e abusi nell' arruolamento degli emigranti — Emigrazione spontanea ed artificiale — Legge sull' Emigrazione — Commissione visitatrice dei piroscafi — Ricovero per gli emigranti.

Gli Stati Europei, da oltre un ventennio, son travagliati da esodo, che ingrossa, di loro coloni e artieri riversantisi nelle Americhe.

Alla pubblica economia è bene per lo sfollamento che fa stare a più agio i rimasti e per lo sviluppo de' negozii internazionali; ed è male per il danno alle disertate campagne e la scemata vigoria delle classi basse nella Patria. Per gli emigrati poi la buona ventura de' più è funestata dalla tristizia de' molti.

Pertanto le nazioni estere che dàn l' esodo, chi più chi meno, seppero ben regolarlo.

Dell' Inghilterra non è da parlare, perchè tutti sanno come la sua (eccetto Irlanda) sia emigrazione di ricchezza. Quella tedesca e la svizzera più si avvicinano alla nostra; ma con più nerbo di capitale emigrante,

che sa ben fruttare. E il principe di Bismarck potè imprimere orma di grande avvenire in molti paesi lontani, iniziando proprie e vaste colonie.

Del resto in America avviene che tedeschi e svizzeri, se mancan di sobrietà e dell' abnegazione a' duri travagli, onde vanno gli italiani lodati, e' meglio sanno procacciarsi ventura da sè, senza bandoliera governativa, ognora invocata dai nostri.

Nè colpa è negli emigranti italiani, povera gente del contado, senza guida di maggiorenti, e, in questo secol dell' oro materiale, del tutto sprovvisti di capitale monetario, argomento che vince ogni lotta.

Ed il giovane governo d' Italia finora troppo brighe ebbe in Patria per poter dare sua possanza all' estero.

Se non che la Provvidenza e la Storia indicano già all' Italia qual sia la sua buona via. Segua la natural corrente della sua emigrazione. Come gli anglo-sassoni prosperarono nell'America del Nord, i latini avranno lor sorte in quella del Sud.

Non i francesi vi potranno, perchè obbligati nella patria dalla sterilità di lor donne: non gli spagnuoli, troppo deboli. Agli italiani quindi, sovr' esse le altre nazioni, è serbato il primato nell' America Meridionale. Ivi quasi comunanza di linguaggio coi nativi, e gli stessi usi, costumi, aspirazioni ed affetti. Primato di numero, di traffici, di fratellanza, di ricchezza fors'anco, di conquista giammai. « L' America essere degli americani », è il famoso grido, e sono americani i nati in quella terra di libertà. Onde il Governo nostro

(ricordi il piccolo Piemonte sì fiero di sua indipendenza) il nostro Governo altro non dee che quelli rispettare, secondare, afforzare anzi colla propria diplomazia.

Comunque e' sia il Porto di Genova, dopo l' 80, si è fatto il principale sbocco dell'emigrazione dall' Europa all' America Meridionale.

Eccone la statistica dal 1880 ad oggi:

Anni	Numero totale dei partiti	Di 1.a e 2.a Classe	Sudditi esteri	Diretti al Brasile	All' Uruguay	All' Argentina	Al Messico	In altri paesi d' America	Avevano il viaggio pagato da Governi o speculatori stranieri
1880	26303	»	»	»	»	»	»	»	»
81	28416	»	»	»	»	»	1548	»	»
82	39666	»	1859	6600	3060	29000	»	1006	»
38	44036	»	2719	7940	3472	31121	»	1503	»
84	50000	»	4277	5796	4378	38526	»	1300	»
85	71110	1873	5626	13994	5280	51631	Costa-rica	205	»
86	52852	2110	2842	9340	5302	37822	»	388	»
87	101280	3047	7125	37690	5326	57086	824	354	21126
88	181437	4010	6633	108865	7422	64129	»	1021	104664
98	112566	4981	9235	17156	15076	80137	Chili	197	25512
1890	70421	3824	7353	18228	8863	38656	4274	400	25827
91	138902	3574	6174	119163	2370	15952	»	1417	118326

Ei giova notare che degli stranieri la maggior parte sono tirolesi e svizzeri ticinesi, onde italiani d' origine.

Erano poi, il grosso de' partiti, secondo l' importanza numerica, veneti, lombardi, piemontesi e meridionali. In discreto numero i liguri, quei delle Marche e i toscani: pochissimi gli isolani (1).

Si computò che i maschi formassero il 73 $^1/_2$ per cento: il 26 $^1/_2$ le femmine. I maggiori d' età l' 82 per cento: il 18 i minori degli anni 12.

La percentuale per professioni fu la seguente:

Contadini e agricoli	N.°	55
Terrazzieri	»	15
Muratori e affini	»	6
Artigiani e operai diversi	»	15
Domestici	»	1 $^1/_2$
Professioni liberali	»	1 $^1/_2$
Commercianti industriali	»	3
Altri mestieri	»	3
Totale . . .	L.	100

(1) Dei 138902 partiti da Genova per l'America nello scorso 1891 eccone la provenienza:

I sudditi esteri erano in numero di . . .	6174
I Veneti	78363
I Lombardi	18546
I Piemontesi	5352
I Liguri	2906
Gli Emiliani	7236
I Toscani	5076
I Marchigiani, Umbri e quei del Lanzio	2570
I Siciliani e Sardi	127
Quei delle provincie Meridionali . . .	12552

Ed ora la statistica de' cittadini italiani rimpatriati nell' ultimo decennio da quelle regioni:

Anni	Numero totale dei rimpatriati	Di 1. e 2. Classe	Provenienti dal Brasile	Dall' Uruguay	Dall' Argentina	Da altri paesi Sud-Americani	Dall' America Settentrionale
1882	7500	»	604	489	6250	157	»
83	8480	»	777	567	6936	200	»
84	13234	»	795	732	11457	250	»
85	20923	1413	1676	2305	10745	401	5796
86	17309	1512	1565	2638	11129	202	1775
87	24627	2389	1608	2243	17492	484	2800
88	24929	2883	2486	2525	18786	449	683
89	37050	3806	8815	3856	21139	1616	1624
1890	50933	3057	9462	6613	33212	286	1360
91	61442	2427	13177	6961	37532	38	3734

La bandiera estera ebbe larga parte nei trasporti degli emigranti.

Negli ultimi cinque anni ('86-90) i piroscafi francesi ne trasportarono da Genova all'America 108,174 e ne rimpatriarono 12,840: i piroscafi inglesi ne portarono 3,743 e ne rimpatriarono 2,574: gli spagnuoli 6,259 nell' andata, e nel ritorno 252. Inoltre 666 emigranti furono portati in America dalla bandiera Germanica: e 129 rimpatriati vennero a Genova sbarcati dalla bandiera Olandese.

Ond'è che, nell'ultimo quinquennio, dei 518,556 partiti da Genova per l'America 399,714 vennero trasportati dalla nostra bandiera: e dei 154,848 ritornati, 139,053 qui vennero condotti pure dalla bandiera nazionale. La quale per conseguenza ebbe nolo in cinque anni da 538,767 passeggieri tra il nostro Porto e l'America.

Il movimento migratorio del Porto di Genova (1) da solo rappresenta oltre la metà dell'emigrazione italiana; la quale per l'altra metà ha sfogo, non tanto dagli altri Porti d'Italia (Napoli e Palermo); quanto segnatamente dai Porti di Francia, e da quello di Anversa.

Infatti le statistiche governative italiane de' partiti (nell' ultimo decennio) confrontate con quelle americane degli arrivati colà, ed altre estere, assegnano un esodo (media) annuo di circa 150,000 italiani emigrati permanentemente.

(1) È al riguardo confusione grande di vocaboli. Per *movimento migratorio* nel nostro Porto io intendo quello dei viaggiatori da Genova all'America e viceversa. Ma da tre anni abbiamo altresì linea diretta e regolare del « Lloyd Germanico » coll'Australia, e sono altri 500 passeggieri all'anno. Tra il nostro porto poi e gli Stati Europei e del Levante, o per viaggi diretti o di trasbordo colà in maggiore navigazione, è altro movimento di oltre sei mila passeggieri all'anno. In fine è in Genova il transito dei viaggiatori tra il nostro e gli altri porti italiani.

E così, in complesso, (media del quinquennio ultimo), sono circa 190 mila passeggieri all'anno che fanno capo in questo porto: dei quali oltre 160 mila viaggiatori di *lungo corso*. Ed è di costoro soltanto che si occupa la nostra statistica.

E però detratti circa 75,000 che partono da Genova per il Sud-America rimangono (sempre per media dell' ultimo decennio) altri 75,000 italiani che annualmente emigrano da altri Porti.

E siccome le stesse statistiche ci indicano che da Napoli e Palermo i partiti non raggiungono annualmente i 50,000: così è evidente che oltre 25,000 italiani ogni anno emigrano in America imbarcandosi ne' Porti stranieri. Varie le cause, non ultima però quella de' passaporti, aboliti per recarsi negli Stati Europei, richiesti rigorosamente per gli imbarchi d'America. E sia comunque 75,000 emigranti sfuggono il Porto di Genova. E di essi v'ha notizia che circa 43,500 si versano negli Stati Uniti: pochi negli Stati dell'America Centrale, pochissimi nell'Australia.

Onde si vede chiaro essere nell'America del Sud che gli italiani hanno i loro maggiori interessi.

Ed, a riguardo de' vantaggi del Porto di Genova, vedesi che la bandiera genovese rimane estranea al trasporto dei 43,500 circa italiani che annualmente vanno negli Stati Uniti d'America. E che la concorrenza degli altri Porti, segnatamente i Francesi (Marsiglia, Hâvre e Bordeaux) ogni anno tolgono al nostro Porto circa 31,000 altri italiani, che qui potrebbero aver imbarco pel Sud-America.

Anzi di più: ora che il Lloyd Germanico inaugurò dal novembre scorso (1891) da Genova la sua linea di passeggieri per gli Stati Uniti, quasi tutti que' cittadini che ora vanno a prendere imbarco ne' porti

stranieri, quì potrebbero comodamente averlo, se ci non fosse principalmente il noto inciampo de' passaporti, che moltissimi per semplice formalità di burocrazia non possono con speditezza avere. E però occorrerebbe che provvedesse il Governo: c' non si chiede favorisca, semplicemente non intralci il libero movimento dell' emigrazione!

Dei partiti poi dal Porto di Genova negli ultimi 5 anni per l'America Meridionale ben 376,952 rimasero colà. Quale sorte ebbero?

Nè è tutto. Dei 518,556 partiti dal 1886 al '90 oltre 177,129 avevano il nolo pagato dal Governo Brasiliano o dagli stranieri speculatori.

Ond' è che dell' emigrazione italiana non si può dar la sentenza di Bismarck dell' emigrazione tedesca. Il Cancelliere di Ferro soleva dire essere l' emigrazione segno della prosperità economica del paese, poichè ricca deesi reputar quella nazione in cui migliaia e migliaia di cittadini del basso stato, del contado e delle arti fabbrili, ponno raccôr peculio sufficiente per le ingenti spese de' lunghi e costosi viaggi transoceanici.

Da noi si innalzano invece alti lamenti per le grandi e le piccole miserie dell' emigrazione, e i piagnoni n' han donde.

In questi ultimi anni dovemmo torcere la vista in più di una delle miserande spedizioni d' emigranti italiani, arruolati dagli speculatori. Quella al Messico del 1881 di 1500 italiani: in patria, per lo imbarco, fro-

dati di circa 70,000 lire; a bordo stivati con germi di malattie infettive, che nella traversata e poi fecero strage; a Vera Cruz, i superstiti dalla moria, resi servi della gleba (1). Alcune spedizioni al Brasile fatte con sensi che d' umano sapevano come il coltello del micidiale: l' infelicissima del 1887 a Costarica, ove oltre 1000 operai italiani furon trattati in sì malo modo che schiavitù sarebbe stato loro conforto; e quella del 1890 di 4,274 nostri connazionali diretti al Chili fra rivoluzione, guerra civile e capitale miseria.

La Dio mercè non di tutti gli emigrati nel dodicennio dal nostro Porto si fece così mal governo. Chè l' emigrazione *spontanea*, quella che va per naturale corrente, per la chiamata in America degli italiani già colà stabiliti, la ebbe sempre prospero evento. È nella

(1) Ecco un brano del verbale della Commissione Visitatrice della nave che trasportò quegli sciagurati:

. . . . . . « Troviamo la scala mancante del parapetto onde il
» pericolo ai passeggieri di cadere in mare: ci ferisce un' aria me-
« tifica che vien dai dormitoi: la coperta del piroscafo è insozzata
» di fango e di acqua. Entriamo nei dormitoi. I passeggieri sono
» privi del necessario respiratorio; cola l' acqua dal disopra; la
» temperatura è tale che toglie il respiro, il tanfo è pestilenziale.
» Tutti i passeggieri protestano per il cattivo vitto e insufficiente.
« Quì giace il cadavere di una vecchia, e qua e là uomini e spe-
» cialmente donne e fanciulli ammalati. Le cuccette sono accavallate
» le une sulle altre senza spazio: ovunque è confusione, disordine,
» grida e lamenti, in ispecie di estenuati, puerpere lasciate per
» 24 ore senza ristoro, ed affamati in gran numero! » . . . . . .

emigrazione *artificiale*, fatta dagli speculatori, che v' è il male unico e grande.

Però gli emigranti venian frodati anco negli scarsi averi. Un' inchiesta dell' Ispettore di P. S. del Porto eseguita nel 1888 a riguardo di quei poveretti arruolati dagli Agenti d' emigrazione di Napoli, e da Genova partiti, mise in luce che e' eran stati frodati, in quell' anno, per oltre due milioni di lire.

Ed altre e molte infamie si commettevano: onde, invocata col grido dell' anima da quanti in petto si sentivano cuore, venne la Legge del 30 Dicembre 1888. Venne la Legge italiana, ma pochi i benefizii; perocchè la Commissione Parlamentare che la elaborò, per correggere esorbitanze dal governo proposte, nè sviò il giusto concetto. E' furono con ogni rigor disciplinati gli Agenti d' emigrazione, e fu bene; ma si dovea di più, riformare i servizii, e far distinzione fra emigrazione spontanea, di niuna o poco tutela bisognevole, e quella artificiale che molta e più severa ingerenza del governo richiederebbe.

Non toccò la legge, onde rimasero infermi, i servizii de' pubblici uffiziali deputati alla tutela degli emigranti. Eppure, verbigrazia, la *Commissione Visitatrice* delle navi, che gli emigranti trasportano, migliorie invocava. Che non sempre con sagacia essa operasse, per colpa di difettosi regolamenti, venne, con solenne inchiesta governativa, accertato. A bordo si stivavano centinaia d' emigranti, in più del lecito, e in luoghi sì caldi, o incomodi o sporchi ove creatura umana

resistere non può; e il difettar di vettovaglie, e lo sviluppo di epidemie, e, nel breve tragitto da Genova a Rio Janeiro, perfin trenta morti.

E' ce ne volle di sforzi per ottenere più umano trattamento, e ancor oggidì il rigor della Legge difetta (1).

In pro' de' poveri emigranti altro bisogno in Genova è sentito. Sogliono dessi quì giungere a migliaia per volta un dì, e più, prima della partenza delle navi. Sono torme cenciose e miserevoli con vecchi e bambini, nè potendo venir subito accolte a bordo, vagano per la città superba, spettacolo triste. Privi di denaro, o le borse loro non al livello delle ristrette e costose locande di Genova, giacciono que' miseri di giorno e di notte accatastati, accovacciati, i sessi e le età confusi, sotto i porticati de' monumenti e delle Chiese. Offeso il pudore, offesa l' igiene, calpesta la dignità umana. E' son talora episodii che gonfiano il cuore:

(1) Questa Commissione è composta di un Ufficiale della Capitaneria, di un Medico e dell' Ispettore di P. S. del Porto. Accerta la navigabilità della nave, la dotazione, la salubrità e quantità delle provviste da bocca: cura la disposizione regolamentare de' dormitoi, delle stalle, cucine, spedali: verifica i medicinali, determina la stazza sanitaria, e dà altre provvigioni per l' igiene. Essa agisce per istruzioni avute dal Ministero della Marina: (nuova ordinanza 15 agosto 1890 pubblicata nel bollettino militare): dà giudizio contenzioso, dal quale v' ha appello al Ministero medesimo. Il quale, da legge non costretto a rigore, è in voce, per convenienze politiche, di favorire gli armatori di là dal giusto limite. In Francia esiste consimile Commissione, ma per legge,

per le vie estenuati dal lungo viaggio, ammalati e moribondi, o questue indecorose.

Onde il bisogno d'un Ricovero per gli emigranti con annessa cucina economica. La non è poi istituzione pellegrina, perchè simili ricoveri già esistono nei Porti di Germania e del Belgio, ove è transito di emigranti: e persino, per i passeggieri poveri, nelle grandi città dell'aprica Elvezia.

L'Ispettore di P. S. del nostro Porto per tale bisogna già raccolse d'oblazioni, da benefiche persone, lire 13,140 messe a frutto. E' facciano ora il più i maggiorenti, segnatamente il Municipio di Genova, prestante del cittadino decoro, e che pur ritrae, dall'emigrazione, se non ricchezza, guadagno (1).

ed è magistratura autonoma. Pertanto Italia e Francia, colle lor Commissioni che fanno le verifiche a bordo prima che partan le navi, coprono la responsabilità dell'Armatore e del Capitano: le avarie onestano le autorità; onde ne' gravi avvenimenti, in cui si deplorano morti o danni ai passeggieri, l'Autorità non incolpa certamente se stessa.

Non così in Inghilterra. Là il « Board of Trade » determina la stazza sanitaria e la legge le condizioni delle navi che trasportano passeggieri: poi nessuna visita. Verifiche saltuarie ed improvvise per parte degli ispettori del « Board of Trade » e fortissime multe ove le prescrizioni delle leggi non si trovarono in tutto osservate.

(1) Pel solo dazio di consumo, applicato agli emigranti, e che pagano gli Armatori, per ogni partenza di nave, è un cespite al Municipio, sgravato da oneri relativi (onde forse riscossione illegale) di circa 7 mila lire ogni anno.

VII.

COMMERCIO

Traffici di Genova. — Statistica. — Esigenze del mercato moderno. — Pochi negozianti, troppi intromettitori. — La piazza di Genova inquinata. — Troppa burocrazia per il commercio nelle amministrazioni.

Genova sia o non sia Regina del Mediterraneo, vero emporio del Commercio, o semplice stazione di transito, essa può sempre andar superba per relazioni di traffici civili con tutto il mondo.

I difetti della marineria patria e degli ordinamenti corregge natura; chè la felice posizione geografica fa il Porto di Genova prediletto all' Europa e caro ai mari più lontani.

Nè mancano le animose private iniziative per mantener vivi i rapporti di Genova con ogni paese: ove il vapore non giunge, la vela supplisce. La vela geno-

vese combattuta sempre, e vinta non mai, l'onor di San Giorgio mantiene nelle più remote contrade. E la marineria a vapore di Genova, a cui i tempi nuovi commisero la più grave cura de' maggiori negozii, si sforza colla N. G. I. di soddisfare a' bisogni crescenti della patria in tutti i principali porti del Mediterraneo, dell'Adriatico, del Mar Nero e del Mar Rosso. E si spinge nelle Indie orientali quasi a tentare (invano) di riacquistare il perduto dominio; va in Cina: e, sperimentata la sua impotenza nelle vecchie linee, che per amor di patria non abbandona (1), si volge altresì nelle nuove, al Brasile, al Plata, anco al Pacifico.

La *Veloce* poi, e i minori armatori genovesi, tentano arditamente di conquistare le nuove linee dell'America latina, sviluppando i rapporti, nel loro passaggio, colla Spagna, il Marocco, le Canarie, il Portogallo: nè trascurano, i minori segnatamente, i traffici interni e con l'Europa.

E nel Porto di Genova si attirano le più cospicue Compagnie straniere. Il Lloyd Germanico alimenta i nostri commerci con Colombo, Adelaide, Melbourne, Sydney: con Singapore, Hong-Kong, Shanghai: e, di recente, cogli Stati Uniti. La Deutsche Dampfschiffs-Rhederei colle isole della Sonda: la Nederland coll'Olanda e colonie. La *Trasatlantica* spagnuola coi porti

(1) E' giova aver presente che nel passaggio del Canale di Suez la nostra bandiera vien dopo alla Inglese, alla Germanica, alla Francese, alla Olandese: compete colla Austro-Ungarica e supera soltanto la Spagnuola e la Norvegese.

principali dell'America Centrale. Tacendo delle altre Società e armatori stranieri che in Genova potentemente sviluppano i traffici d' Europa.

Insomma il porto di Genova è il principale sbocco del commercio di transito tra la Russia, gli Stati Uniti, la Germania, la Francia, l'Inghilterra, la Svizzera, la Grecia, la Turchia, il Giappone, l'Africa e l'America latina.

E nel commercio *generale* Genova importa segnatamente, giusta l'importanza, dall'Inghilterra, e sue colonie, dalla Francia, Germania, Russia, Stati Uniti, Svizzera, Belgio, Turchia: ed esporta nella Svizzera, Francia, Inghilterra, Germania, Stati Uniti, America latina.

E' si speravano grandi profitti dalla linea colle Indie Occidentali. Ma la stessa ne dà un movimento d'importazione ed esportazione inferiore di meno della metà del nostro movimento commerciale col Brasile; meno di una quindicesima parte di quello che abbiam coll'Argentina: meno d'una terza parte del nostro traffico col microscopico Uruguay. Il commercio *generale* di Genova (*speciale* o locale e *transito*) ora tocca quasi per ogni anno i 5 milioni di tonnellate di merci (1). Eccone statistica dal 1876 per le mercanzie dalla Dogana del Porto registrate, coll'indicazione dei proventi governativi:

(1) A Marsiglia fin dal '75 si aveva quasi egual commercio: ed ora è di 8 milioni di tonnellate di mercanzie e più.

Anni	Quantità di merci imbarcate o sbarcate Tonnellate	Introiti erariali Lire
1876	1,339,712	23,582,602
1877	1,348,140	27,461,600
1878	1,563,390	29,589,192
1879	1,600,043	41,740,714
1880	1,697,549	38,732,894
1881	1,844,284	51,375,369
1882	2,077,703	51,646,030
1883	2,256,065	60,709,522
1884	2,386,886	63,792,294
1885	2,712,812	87,946,065
1886	2,744,502	58,657,110
1887	3,096,604	98,712,320
1888	3,079,787	66,891,946
1889	4,108,853	82,103,879
1890	4,200,423	83,646,069
1891	3,800,480	82,718,488

Il movimento poi del commercio *speciale* nel porto di Genova, (che tocca i 2 milioni e 345 mila tonnellate di merci all' anno), rappresentato per il valore, è segnato nella seguente statistica:

Anni	Importazione per Lire	Esportazione per Lire
1876	336,234,691	71,987,433
1877	331,318,445	65,764,042
1878	311,590,385	84,633,763
1879	334,510,697	75,818,484
1880	319,383,864	84,246,910
1881	338,530,761	79,206,212
1882	350,779,212	84,268,077
1883	366,398,201	86,249,090
1884	357,604,016	72,063,749
1885	391,645,876	82,929,192
1886	340,706,525	98,198,183
1887	376,415,690	79,572,955
1888	313,542,958	81,286,077
1889	412,789,391	106,566,103
1890	400,282,548	90,660,867
1891	363,010,100	75,168,295

E i soli diritti marittimi in Genova resero, nell' ultimo esercizio finanziario, L. 2.574.175.

Ecco poi statistica del commercio di solo transito, il quale mentre nel Regno dal 1883 ad oggi sempre

diminuì, nel solo porto di Genova (grazie segnatamente all' apertura del Gottardo) ebbe vieppiù incremento:

Anni	Litantrace coke ed altri carboni miner. Tonnellate	Cotone Tonnell.	Granaglie Riso e Semi oleosi Tonnellate	Ferro e ghisa Tonnellate	Merci varie Tonnellate	Totale Tonnellate
1883	842,976	44,833	145,695	100,177	216,852	1,350,536
1884	887,916	48,354	222,567	78,186	294,926	1,531,949
1885	1,070,624	56,631	279,170	95,074	312,865	1,814,364
1886	1,099,501	47, 043	276,959	95,562	259,525	1,778,590
1887	1,241,167	50,580	357,261	125,190	288,276	2,062,474
1888	1.325,599	46,178	294,628	126,498	298,604	2,091,807
1889	1,356,999	67,162	273,018	123,963	255,583	2,076,725
1890	1,525,180	72,225	359,822	94,161	303,416	2,354.804

Dal numero anco dei carri ferroviarii nel nostro Porto si vede l' aumentato transito. Chè nel 1888 si impiegarono sulle calate 246378 vagoni: 269049 nel '89 e nel '90 vagoni 287986.

E il commercio de' carboni minerali, dall'Inghilterra e dalla Francia, che da solo dà oltre il terzo del movimento totale del commercio del porto, alimentando le industrie nazionali, onde l' importanza sua massima, ebbe il seguente sviluppo:

Anno	1876	Tonn.	471.950
»	1877	»	390.545
»	1878	»	405.677
»	1879	»	417.594
»	1880	»	585.033
»	1881	»	617.792
»	1882	»	719.801

Anno	1883	N.	842.979
»	1884	»	887.916
»	1885	»	1.070.624
»	1886	»	1.099.501
»	1887	»	1.241.167
»	1888	»	1.325.599
»	1889	»	1.356.999
»	1890	»	1.525.180

E tanta è la povertà topografica del nostro porto, e un po' anco l'incuria, che a questo importantissimo commercio, malgrado il suo crescente incremento, non si potè peranco assegnare depositi adatti e servizio economico di sbarco ed imbarco e manovra ferroviaria de' vagoni quali le esigenze dello speciale traffico richieggono, acciocchè non abbia a sviarsi in altri porti minori, o all' estero.

Nè Genova vorrà, nel favorire il traffico del carbone, esser dammeno del Governo, il quale nello scorso anno (1890) ebbe a pagar di premi per tali trasporti (una lira per tonnellata) L. 102.509 a 49 velieri, di cui 38 di Genova, e ad 8 vapori, de' quali 6 genovesi (1).

Per valutar poscia la ricchezza del porto di Genova, non si fece mai statistica del movimento che esso dà de' passeggieri.

(1) Chieggo venia se insisto sulla merce più vile, il carbon fossile. Esso alimenta la nostra marina da guerra e la mercantile, le ferrovie e le industrie tutte!

Tale statistica, tentata da chi scrive, darebbe, nell' ultimo quinquennio, pel solo incasso de' noli, una riscossione di circa 50 milioni di lire, delle quali ben 40 milioni rimarrebbero in Genova, perchè rappresentano il profitto della genovese bandiera.

Se poi oggidì non si può più dire, come nell' antichità, che ove trovasi un mercante ivi è un genovese; le nostre relazioni commerciali coll' estero sono però così estese da far sì che il genovese continui dar lustro alla patria italiana.

Peraltro le esigenze del mercato moderno hanno sostanzialmente modificate le condizioni della piazza di Genova. Ora non più vastissimi approvigionamenti o depositi immensi di mercanzie importate da lontani paesi per distribuirle poi a' vicini, sfruttando i bisogni, imponendo alla piazza il tornaconto dell' importatore. Consumatori e produttori più lontani adesso sono uniti dal telegrafo, e il vapore, alla comune mercè, in pochi dì ai trasporti provvede.

E mille e mille altre circostanze de' tempi nuovi tolgon al commerciante gli antichi vantaggi. E in Genova poi tutto si riduce al commercio di transito: quantità, qualità e valore delle merci di passaggio, poco o nulla influisce la bandiera che fa il trasporto, poco o nulla la proprietà delle merci, il negoziante vero; chè tutto o quasi è in mano del semplice *spedizioniere* od intromettitore.

E così il negoziante genovese del passato, che correva l' alea de' rischi, comperando la merce in lontane re-

gioni, e qui la vendeva ad altri negozianti dell' interno o dell' estero, con guadagno o perdita; ma sempre commerciando in proprio, rendendosi padrone del mercato, onde dalla sua iniziativa il bene o il male; questo negoziante dalla piazza di Genova è quasi scomparso. (1).

Gli antichi genovesi impiegavano i grossi ed i piccoli capitali in ardite imprese, anco in speculazioni rischiose: ma il fine era sempre il commercio, l' operazione aleatoria de' negozii, dibattuti e contesi in giusta concorrenza di capitali: i mezzi probità e prudenza. Ora il giusto limite è perduto. O pochi che investono capitali in operazioni di borsa e di aggiotaggio, presi dalla febbre dei subiti guadagni; o molti mercatori delle merci altrui, senza energia che operano al sicuro de' rischi. Per gli uni Genova ha perduto il credito commerciale: per gli altri è regresso: si sono moltiplicati gli inutili intermediarii.

(1) E' parrebbe, il giudizio mio, contraddetto dalla Statistica. Però che nell' ultimo triennio avemmo per ogni anno un movimento nel Porto di Genova di quasi 2 milioni e mezzo di tonnellate di merci appartenenti al commercio *locale*, o speciale di Genova, di fronte ad eguale movimento del traffico di transito. Bugia non è il computo, tratto da' *manifesti* o scritture di Dogana; ma e' convien meditarlo. Nella *esportazione* da Genova quanta è la merce, spedita con *bolle* o scritture di Ditte qui correnti, che sia di proprietà di negozianti genovesi, e non venga invece dal di fuori? E nell' *importazione* quanto è della merce immagazzinata a Genova, intestata a queste Ditte, che non sia invece di proprietà di negozianti dell' interno o dell' estero? Ecco necessità di nuova statistica non fatta mai!

Fra il turbinìo degli affari del porto su cento che il Codice e sè appellano negozianti, due o tre soltanto sono tali, gli altri non sono che raccomandatarii, commissionarii, spedizionieri, mediatori, rappresentanti, mandatarii insomma.

Il commercio vero, l'iniziativa individuale, e con essa il maggior lucro, è in mano di negozianti stranieri o di altre piazze e dell'estero e dell'interno. Genova sfrutta la sua posizione, rende servigii da intromettitore tra quelli; in sostanza il suo non è che basso servigio, onde ricompensa scarsa.

E v'ha male peggiore. Però che questi intermediarii che popolano la piazza di Genova, non potendo avere lucro abbondante dal frutto de' lor capitali, che non hanno o non usano, speculando su gli altrui bisogni, inquinano le vere fonti del commercio, tutto sfruttando a lor pro': il lavoro manovale dei soggetti e la buona fede de' lontani committenti. E in tanto marasma l'onesto commerciante si confonde, anco per fama sulle altre piazze, coll'inonesto sfruttatore.

La Dio mercè molti si estollono da tal ginepraio, massime le compagnie di navigazione; ma non basta per accreditare la intera piazza. Gli onesti negozianti sono sopraffatti nella fama, nel lavoro, in tutto, dalla mala genìa.

E così si creano bisogni fittizii, usi, costumi, pratiche tutte inquinate, il commercio vive in aura o corrotta o corruttrice.

Per me lo confesso liberamente: da oltre un de-

cennio che vivo nel porto non mai vidi che un capitano marittimo o nazionale o straniero potesse muover passo, ne' più piccoli affari, senza aver d'uopo d'uno o più spedizionieri che lo sorreggano. Non un onesto uomo piccolo o grande negoziante o semplice viaggiatore che potesse fare la più piccola spedizione di merci od anco di bagaglio senza aver d'uopo d'uno o di più commissionari. Non un capitano straniero che possa prender pratica, muoversi, ormeggiare la propria nave, provvedersi del necessario, compire le sue operazioni, senza una sequela di intromettitori, ormeggiatori, raccomandatari del vapore, spedizionieri, interpreti, provveditori, ecc. ecc. che sfruttano tutto, per fin l'aria respirata dal buon capitano.

Non parliamo poi dei conflitti così frequenti colle amministrazioni pubbliche per interpretazioni e applicazioni di leggi, decreti, regolamenti generali e peculiari, onde è sì ricca la nostra burocrazia. Per ogni nonnulla l'onest'uomo non sa dove dar di capo: occorrono consulenti, causidici, avvocati, e, manco a dirlo, denaro sempre inutilmente, malamente, ingiustamente speso. Per dimostrare quanto possano i parassiti sull'onesto commercio, ne basti un sol fatto. Tutti sanno che sulle calate del porto si accumulano partite di merci, massime quelle all'*ordine*, ed ivi stazionar debbono parecchi giorni, per esigenze varie, prima di esser spedite a' negozianti dello *interno* e dell'estero. Negli anni passati, in cui nè esistevan tettoie chiuse nè la Camera di Commercio avea, come ora, quelle merci in

custodia, mal si provvedeva al loro guardianaggio e se si provvedeva era per parte dell' Autorità e senza spese. Pure gli intromettitori sapean così ben sfruttare, che, inviando quelle merci a destino, le aggravavan di spese di *guardianaggio* da guadagnar al dì, in vendita di fumo, (senza prestazione alcuna) più migliaia di lire! E le Autorità del porto, Capitaneria e Ispettorato di P. S., a tôrre tal *camorra* (non v' è termine migliore) tentarono provvisione opportuna con *ordinanza* che il *guardianaggio* disciplinava (20 Agosto 1887) e se l' abuso non sradicò, l' attenuò almeno.

Sfruttamenti consimili si verificano in molte operazioni di commercio nel porto. Gli scioperi dell' 82 e '83 ammaestrarono che a' facchini non si concedeva neanco il terzo delle spese di facchinaggio onde si gravavan le merci all' estero sotto pretesto dell' *uso della piazza di Genova!*

Fra tanto disordine si veggon però onesti negozianti a prosperare: alcuni sorgere dal nulla a grandezza di fortuna. Moltissimi, modesti e discreti, vivacchiare e viver bene nel timor delle leggi, senza barattar l' animo e l' attività loro in contrabbandi o frodi, così facili fra tanto rigorismo di formalità vacue, e rilassatezza di sostanza e di costumi.

E se il male è grande, generale non è: se rovine di reputazioni e di sostanze e fallimenti ne accuoran, egli è a sperare che il costume genovese, ritemprandosi, riprenda lo stampo antico, chè l' onesta stoffa c' è e il fiero sentire e la tradizione delle glorie mercantili.

VIII.

UFFICI PUBBLICI

Le antiche magistrature e i nuovi uffici — Ferrovia — Genio — Capitaneria — Dogana — Pubblica Sicurezza — Camera di Commercio — Municipio — Commissione Permanente per la direzione dei servizii del Porto.

La necessità politica d' unificare recò nel Porto di Genova leggi nuove ed ordinamenti diversi dalle magistrature antiche: fu bene?

Certo che sì ove si trattasse di leggi generali: no nei minuti regolamenti. Unità politica: decentramento amministrativo: autonomia de' pubblici uffiziali sopra tutto, se si vuol dignitosa amministrazione.

Le antiche magistrature del Porto avevano vita a sè, autonomia; elettive in tempi meno corrotti, erano formate de' migliori cittadini, e quel che è più competenti; erano autorità e magistrati tecnici.

La disciplina tutta economica della division del lavoro e del potere, che si crede moderna, d' ordine politico, nel Porto di Genova era già applicata saviamente nell' antichità a riguardo dell' amministrazione; ma con questa differenza che in allora chi l' applicava erano magistrature elettive, autonome e competenti,

ora sono uffici dipendenti da centri maggiori, modesti burocratici.

L' azienda più importante del Porto, per le esigenze del moderno commercio, è l' Amministrazione ferroviaria: ma nel Porto ed altrove essa non bada che a propri interessi generali. Non è soggetta al Governo per convenzioni che la resero onnipotente, tanto meno è soggetta alle altre potestà; onde con *intelletto d' amore*, come si espresse un suo rappresentante, studia di conciliare il proprio tornaconto con quello del Porto di Genova, ma fra i due interessi in conflitto la vittoria è naturalmente del primo.

Il Genio Marittimo, altra importantissima azienda, almeno fintantochè non saranno ultimate le opere tutte, è in mano a persone competentissime per ingegno e tecnicismo: ma è a sua volta legato all' accentramento ministeriale: poco può fare di sua iniziativa.

La Capitaneria del Porto è l' Autorità che più di tutte amministra e comanda. L' egregio uomo che ne è capo, il Barone F. Ruggiero molto bene fece, e molto fa. È l' amministrazione più autonoma, che ha più indipendenza ed autorità per forza di leggi e di regolamenti. È altresì l' amministrazione meglio studiata ne' suoi ordinamenti, poichè la Direzione Generale della Marina Mercantile presso il Ministero agisce con poca o nessuna dipendenza dalla marina da guerra.

Ma anco la Capitaneria è alla strettoia di regolamenti accentratori, unificativi, che mettono il Porto di Genova al livello de' minuscoli del litorale.

Per importanza di poteri amministrativi vien dopo la Dogana, ma non per moltiplicità ed importanza d'affari e d'interessi commerciali. La Dogana alla cui giurisdizione chi più chi meno tutti i commercianti sono soggetti, da poco si è elevata dalla totale ed immediata dipendenza della Intendenza di Finanza della Provincia, rimanendovi però ancor sottomessa in moltissimi affari. Ma ben poca iniziativa le è accordata; in quasi tutte le sue operazioni non fa che riempire gli stampati inviatile dal Ministero.

Nè alla Dogana è subordinato, come e' dovrebb'essere, il così detto servizio attivo di vigilanza, il Corpo delle Guardie di finanza, che continua a dipendere dall'Intendenza e che fra poco farà casta a sè, organizzandosi alla militare, mentre avrebbe necessità di civile ordinamento.

Per ultima autorità nel Porto esiste un Ufficio di Polizia, il più meschino di Genova, senza propria autonomia, dipendente totalmente e immediatamente dalla Questura della Città, la quale non ha nè può avere alcuna competenza degli affari portuarii, ignorandone perfettamente l'organismo tecnico ed i servizi. Onde per poco che l'ufficio di Polizia del Porto cerchi o tenti di allargare la sfera delle sue attribuzioni (che pure sono importantissime in un centro ove lavorano più di 3 mila operai al giorno, ove circa 160 mila emigranti all'anno debbono passare sotto la strettoia degli Agenti d'emigrazione, ove sono esposte alla pubblica fede merci per il valore di più milioni di lire, ove

ladri, barattieri e contrabbandieri trovano larga messe alle loro imprese ardite); — per poco, diciamo, che il Capo di tale Ufficio di prevenzione e repressione tenti di agir bene, rendendosi autonomo e facendo la polizia a tutti, come di suo dovere, ecco ingelosita la Questura che sola vuol figurare e corrispondere sola col capo della Provincia, od offese le altre amministrazioni portuarie che veggono menomata la propria indipendenza con l'ingerenza della Polizia, da tutti abborrita.

E vada per la polizia; ma gli è che tutte le amministrazioni portuarie sono sempre in conflitto tra loro per fisime di competenza e di preminenza. Le ordinanze delle une sono contradette od in opposizione a quelle delle altre autorità: ordini, contr' ordini; ed il cittadino, il negoziante, il Capitano Marittimo e l' intermediario non sanno più come regolarsi. E' son due ordini di conflitti: dei cittadini verso le varie autorità; delle autorità fra loro con danno ai cittadini.

La Camera di Commercio ed Arti che rappresenterebbe gli interessi marittimi e commerciali, corpo elettivo, e quindi il migliore ove le sue funzioni fossero allo stato perfetto, ben poco fa o può fare, sia perchè gli eletti quasi sempre hanno interessi personali in conflitto nel Porto, sia perchè manca d' autorità propria.

Essa fu tenuta quasi sempre estranea nella direzione amministrativa degli affari portuarii. Soltanto dal Giugno del 1890 dal Governo le fu affidato l' esercizio di alcuni magazzini, capannoni, tettoie, spazii liberi delle calate,

e delle grue idrauliche per le operazioni di magazzinaggio, custodia, carico e scarico delle mercanzie nell' interesse del commercio.

Troppo breve tempo è trascorso per giudicarne i frutti.

Anco il Municipio ha ingerenza nel Porto, essendo a lui stata dal Governo ceduta la Darsena, ove sono vastissimi magazzini di deposito e di succursale al « Deposito Franco », riscuotendo i dazii spettantigli, concorrendo alle spese e ritraendo vantaggi; ma nessuna autorità od iniziativa propria esercita, nè gli è serbata.

Onde rimangono a signoreggiare il Porto le Autorità governative e l' Amministrazione ferroviaria, spesso discorde tra loro, quasi sempre coi cittadini.

Le leggi sono ed anco gli innumerevoli regolamenti; ma troppe autorità vi pongon mano, onde niuna unità d' indirizzo, nessuna norma sicura; nessun funzionario responsabile, poichè tutti agiscono sotto l' usbergo dei loro patroni di Roma.

Questa mancanza di direzione unica, e di responsabilità negli agenti, e di appello ai loro atti, perchè conviene a' cittadini rivolgersi per lunghe vie ai varii Ministeri di Roma, ove avrebbon invece bisogno di provvedimenti istantanei, ha prodotto in varie epoche danni enormi al commercio di Genova e di fuori.

Sullo scorcio del 1887 per cause normali e anormali, quali il catenaccio sugli zuccheri e la previsione di aumenti di tariffe doganali, la confusione de' servizii pubblici in Porto (specie per la deficienza del servizio

ferroviario) fu tale che per oltre un mese parve di vivere in anarchia. Cessato il funzionamento della ferrovia per l'ingombro delle linee e delle stazioni: le merci d'ogni ragione, caffè, zuccheri, cotoni, grani, ecc. giacenti a più migliaia di tonnellate all'aperto, indifese dalle piogge, dalle frodi, dai furti, e più di tutto dalle avarie; i piroscafi in arrivo impossibilitati allo scarico per l'ingombro e costretti a far vela per altri porti o pagar stallie. Si commosse la Camera di Commercio, il Municipio, la cittadinanza in comizii, e alfine il Governo. Il Presidente del Consiglio de' Ministri, il Crispi, nominò una Commissione d'Inchiesta: accertasse le cause de' disordini, provvedesse ai minuti bisogni, provocasse dai Ministeri le provvisioni maggiori.

La Commissione riescì composta: del Comm. Municchi, Prefetto, rappresentante il Presidente del Consiglio dei Ministri; dal Comm. Pavesi, Deputato al Parlamento e regio Delegato Straordinario per il Municipio di Genova: Comm. Comandù, Direttore generale della Marina Mercantile, pel Ministro della Marina: Comm. Ottolenghi, Ispettore Superiore, pel Ministro de' Lavori Pubblici, Comm. Conforti, Ispettore Superiore delle Gabelle, pel Ministro delle Finanze, e Comm. Fasella, Direttore della Scuola Superiore Navale di Genova pel Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio. Il Cav. Ghersi Capo Divisione del Ministero della Marina e l'Ispettore di P. S. del Porto ebbero funzioni di segretarii.

La Commissione animata dalle intenzioni migliori, spinta dal suo egregio Presidente, sorretta da' migliori cittadini, lavorò per un mese. Investigò, scrutò, vide e provvide.

I servizi tornarono a funzionare normalmente: il Comm. Ottolenghi, relatore, fece dotta memoria per i Ministeri, e nacque poi la Commissione Permanente per la Direzione de' servizii del Porto, istituita con R. Decreto del 1888.

Avea la Commissione d'Inchiesta proposto che la Commissione Permanente avesse negli urgenti negozii voto deliberativo: tale proposta, la più vitale, venne dal Governo scartata.

La Commissione Permanente, presieduta dal Capo della Provincia, si compone di tutte le maggiori autorità Governative del Porto, del Sindaco, del Presidente della Camera di Commercio, dei rappresentanti l'Amministrazione ferroviaria.

Esamina, studia e dà voto consultivo su tutte le questioni, progetti ecc. avanzati ai varii Ministeri, esamina e dibatte i reclami de' cittadini, concilia i conflitti delle Autorità; ma sempre con voto semplicemente consultivo, riferendone ai Ministeri per le decisioni e provvisioni.

Onde, se non è accademia per il valore degli egregi suoi componenti, se bene fa, non è peraltro l'ordinamento che e' si vorrebbe.

Prima i conflitti erano fra i cittadini e le Autorità locali, ora sono fra' Ministeri, autorità locali e cittadini.

IX

AVVENIMENTI IMPORTANTI

La Visita del Re al Porto — Passaggio di Principi — Italiani cacciati da Marsiglia — I rimpatriati da Costarica e dal Brasile — Il cholera — Il " *Matteo Bruzzo* ,, respinto dal Plata, cannoneggiato al Brasile — Rimpatrio degli imbarcati sul *Gottardo*,, — Naufragi del Nord-America, L' Italia, Ville de Malaga, Abissinia, San Marco, Sud-America, Taormina, Gaetano de' Ferrari e Calabria — Altri Sinistri — L' istituzione Garaventa —

Il nostro Sovrano degnò di visita uffiziale il Porto nel Luglio del 1886. E' giunse da Spezia sulla formidabile corazzata *Italia* che mise àncora al Passonuovo. Onde, per pigliar terra, la real lancia dovette tragittare sino allo scalo di *Federico Guglielmo*, ove, un anno prima, mentre era in costruzione, era disceso il cortese e buono Imperator di Germania, dal quale prese nome.

Per incuria de' maggiorenti la lancia del Re d' Italia non ebbe scorta d' onore, onde intorno ad essa un accorrere, incrociarsi e sbattersi di burchielli e vaporini da non si dire, e confusione grande.

E Re Umberto trovavasi a suo bell' agio in mezzo a quel popolo festante di barcaroli e di spettatori;

investito e urtato da ogni fianco, avea cortesi parole e sorrisi.

Nel successivo dì 19 Umberto ritornò in Porto, severo. Avea ai fianchi il Ministro dei Lavori Pubblici e le Autorità; ma e' parve un Ingegnere Superiore per il collaudo, chè a palmo a palmo per tutto il Porto ispezionò ogni lavorazione. Giusta sentenza die' delle opere, avea nozioni d' ogni più sottil congegno; parco negli encomi, espresse dubbi e timori e largamente incoraggiò migliorie.

Verso il Passonuovo, acciocchè S. M. potesse comodamente salire dal battello alla calata, avevano le Autorità eretta una scaletta che si abbassava in mare, ornata a festoni e da tappeti coperta.

La vide il Re e, prima di giungere alla reale scaletta, e' spiccò un salto sì presto e leggiero dal battello sulla calata che fe' stupire le gravi Autorità, le quali egual salto non tentarono. Onde il Re, liberatosi dal seguito ufficiale, trovossi di subito e da solo in mezzo ai mille operai della Chiappella: e con essi mostrossi operaio, dispensò consigli ed elogi, strinse tutte le mani callose che incontravano le sue.

Al Molo Occidentale il Sovrano stette lungamente immoto, ritto sui massi, a contemplare l' orizzonte vastissimo del largo mare e la gran mole in costruzione, a difesa di quelle onde proterve. Poi, vôlto a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, esclamò: « La grand' o-
« pera che è: e qui, al bisogno, potrà riparare più
« d' una squadra. »

« Sì, Maestà », rispose robusta voce, che non era quella di Sua Eccellenza, « Sì, Maestà, ... quando « il mare, come ora, è tranquillo. »

E' era il Capitan del Porto Ruggiero, il quale con libero giudizio non elogiava gli ingegneri.

Il Re guardò all' ardito Capitano, e S. E. il Ministro, — era il Genala — bieco guardollo, chè quelle parole cuocevano i suoi dipendenti.

I cannoni delle squadre e dei Forti, tre anni dopo, risalutarono Umberto nel Porto, quando accompagnò sull' « Hohenzollern » gli Imperiali di Germania, già suoi ospiti a Monza, recantisi in Grecia. Era il dì 22 Ottobre 1889 e convenuto era nel Porto, con isfarzo grande d' uniformi dorate, d' armati, di musiche e bandiere, il mondo officiale. E mentre e' riverente augurava alle Loro Maestà Tedesche il buon viaggio, torrenziale pioggia e forte libeccio a burrasca infuriavano.

Usava la Genovese Repubblica incontrare i Principi con ossequii di Senatori e feste in mare.

Si legge che al passaggio del Principe Carlo Alberto di Baviera (1716) nel Porto si improvvisò un galleggiante, a cui diedero nome *Nettuno*, vero palagio fantastico, rimorchiato da galee. Ivi luminarie, musiche, feste della nobiltà, e balli giocondi con le dame più cospicue per beltà e ornate che le parean tante regine.

Quanto mutati i tempi! Il dì 1.° Novembre 1889 trovavasi sul *Perseo*, magnifico piroscafo, in partenza

per Spagna, e ciaramellava in intimità con tutti, il sedicente conte Heesenstein, simpatico giovane. E' era S. A. R. il Principe Federico Augusto di Sassonia, che viaggiava distinto solo da biglietto di prima classe come gli altri facoltosi borghesi.

Pochi mesi prima della ancor oggi vivamente compianta sua morte immatura, S. A. R. il Principe Amedeo giunse nel Porto da Lisbona sul regio trasporto « *America* »

Egli che avea cinta la corona di Spagna, fratello di Re Umberto, non volle ossequii d' Autorità. Il buon Principe s' intrattenne invece, compassionando, con alcuni emigranti che regalò di consigli e denaro.

Nel Porto fu l' eco dolorosa della *caccia agli italiani* data nel 1881 dagli operai francesi di Marsiglia.

I quali dopo d' aver calpestata la nostra bandiera, cacciavan a forza i nostri operai dalle officine, dai ritrovi, dalle case.

In quella state, e in pochi giorni, ben 1648 di quei miseri nostri connazionali ripararono a Genova. Intere famiglie con bambini in culla e miseri cenci per coprire le nudità, ricchezza in Francia acquistata. E varii avean le ossa fiaccate, contuse le membra dalle percosse de' fratelli latini.

Nè la plebaglia francese insavì di subito dopo sfogata sua rabbia, chè ancora nel 1882 - 23 Febbraio - si videro sbarcare in Genova 40 italiani (dieci feriti), cacciati da turba di 350 operai francesi dai lavori ferroviarii di

Salindres (Gard), ove i nostri lasciato avean sul terreno un cadavere.

E miserie ben peggiori si videro in Porto nel 1888 e 1889.

Nell' 88 eran partiti per Costarica, con Ministeriale consenso, oltre 1200 nostri operai, aitanti per età e per salute, sicuri in lor forza.

Ritornaron mesi dopo decimati per moria, laceri, macilenti. E' avean sofferto maltratti, avvilimenti, d'ogni sorta brutture.

Perfino lauto sussidio di denaro inviato loro dal Governo in quel triste viaggio dall'Italia a Costarica, non si sa come, dileguossi.

E nel successivo '89 assistemmo ad ancor più straziantì drammi. L'ingordigia di speculatori avea riversati nel Brasile, ne' mesi più caldi, circa cento mila de' nostri contadini ed operai. E' si badava al numero grosso, per le provvigioni, non alla qualità della merce.

Onde in quell' impero fu tosto l'offerta del lavoro superiore alla domanda: e invilimento di mercedi: e, scelti i buonissimi operai, i mediocri e scadenti rejetti. D' inciampo un numero grande di spostati piombati in terra straniera incapaci all' unica risorsa, la dura fatica dei campi.

I nostri emigrati arrivavano a più migliaia, e venivan ricoverati in asili insufficienti. Già a bordo avevan acquistati germi di malattie, il vajuolo in ispecie, là propagavansi. E in quel bruciante estate e fra quelle masse

scoppiò, ultimo flagello, la febbre gialla: onde spaventevole mortalità.

E i superstiti delle patriarcali famiglie, quali le dà Italia prolifica, vedove, garzoni impotenti, bambinelli orfani senza congiunti, e poi l'orda degli avviliti e de' deboli — tutti di ingombro ai Fazendieri Brasiliani — anzi minaccia e spettri incalzanti alle loro coscienze, e' vennero tutti ricacciati in Italia.

Un sol piroscafo, il « *Birmania* », a dì 6 Maggio, ne portò a Genova mille. Nella traversata, compiuta in 17 giorni, i morti furono 42, e al bordo più di cento gravi ammalati. Sfuggita la febbre gialla il vaiuolo colpiva.

Quegli sciagurati ne raccontarono incredibili nefandità di sofferti patimenti. Fra tanta miseria, fra tanto stringimento di cuore negli asili Brasiliani, fatti tempii di sventura, stupri, uccisioni, libidini bestiali.

Alla beneficienza officiale venne in ausilio la privata. Senza appelli di gazzette o di maggiorenti, pie persone nella giornata dell' arrivo del « *Birmania* » ne offrirono oltre tre mila lire, che le furon goccie d' acqua freschissima su quelle labbra d' assiderati e morenti.

Ed immigrazioni similmente dolorose di italiani dal Brasile a Genova, se non uguali per numero di vittime, continuarono ancora per mesi parecchi.

Del cholera che desolò Genova nel 1884 niente ebbe a soffrire il Porto, ove furon pochi i casi, i decessi rarissimi, le guarigioni prontissime.

Era partito peraltro da Genova per il Plata, il dì 3 ottobre, senza impedimento dell' Autorità (che ne lasciò la tremenda responsabilità all'Armatore) il piroscafo « *Matteo Bruzzo* » con 1243 emigranti, e con patente brutta per il cholera.

Al Plata e' venne respinto, tentò riparare al Brasile ed ivi venne cacciato a cannoni, i cui colpi fischiarono nelle sartie dell' alberatura. E' dovette, come vascello fantasma, navigare i mari per circa tre mesi: alla fine ritornò in Italia, dopo aver dato all'oceano venti morti a bordo di cholera. Scontò 30 giorni di quarantena alla Pianosa, e poi gli infelici emigranti ebbero libera pratica, e poteron ritornare alle case loro che da mesi rimpiangevano, maledicendone il dì della dipartita.

La sorte del « *Matteo Bruzzo* », al ripetersi dell' epidemia nel 1886, era minacciata al « *Gottardo* », che trovavasi nel Porto con 800 emigranti, quasi tutti lombardo-veneti, fra' quali il dì 12 Novembre, prima ancora della partenza, serpeggiò il cholera.

Tanto bastò perchè l'Armatore notificasse alla Polizia non volere muover ancora al vapore, si pensasse al rimpatrio degli emigranti, i quali a bordo tumultuavano.

Non era del tutto facile impresa, però che que' poveretti di contadini avevano, per recarsi in America, a lor paesi tutto venduto, le case e i padroni abbandonati, onde non più tetto per alloggiare, nè lavoro sicuro per la sussistenza.

Pertanto alla Polizia convenne, chè il morbo asia-

tico già infieriva in Città, inviarli alle case loro, caricandoli, a forza, nella notte, coi pochi effetti loro, sopra uno special treno ferroviario: i colpiti dal cholera, ed eran pochi, facendo trasportare al lazzaretto aperto presso la Foce del Bisagno.

E' fu faticoso lavoro di molte ore, chè ove non eran lagrime e lai eran imprecazioni e bestemmie. Alla fine i malati a braccia portati via, i sani fatti salire colle robe ne' carozzoni ferroviarii, il triste convoglio de' miseri rimpatriandi partì dal Porto.

De' funzionari che s'erano prestati a quel servizio il dì dopo parecchi erano attaccati dal morbo fatale e, in tre giorni d'agonia, spenti nella giovinezza degli anni il Delegato di P. S. Carlo Ferrari e un Carabiniere reale, vittime del dovere.

E di altre e maggiori sciagure si sentì l'amarezza nel Porto di Genova.

Nel Gennaio del 1883 presso Capo Palos, sugli scogli delle isole Formiche, in pieno giorno e con perdita totale, affondossi il « *Nord-America* ». Una sol vittima umana.

Nel Giugno 1885 sulle coste di Callao, con perdita totale del vapore, affondò « l'*Italia* », Capitan Morteo. Vittime 62 tra passeggieri ed equipaggio. E rifulse, nel tristissimo dramma, il coraggio del giovine Commissario di bordo Bernardino Farlatti, il quale per condurre in salvo 12 naufraghi non curò la propria salvezza e perdè volonteroso la vita. Onde la memoria

del prode fu onorata di medaglia d'oro al valor di marina. Ei lasciò un bambinello, che aprì gli occhi il dì in cui li chiudeva per sempre, nel fior di gioventù, il misero padre.

Il 6 Settembre dello stesso anno salpava da Genova il *Ville de Malaga*. Dopo poche ore, all'altezza di Savona, era affondato con poco buon nome del Capitano Penchy, che non avea saputo equilibrare il carico di bordo, onde il naufragio. E ci furono 46 vittime umane.

E nel medesimo infausto anno 1885, sulle coste del Marocco, naufragò, con perdita totale del piroscafo, l'*Abissinia* della N. G. I., che aveva a bordo 1100 emigranti; fra' i quali, fortunatamente, niuna vittima.

Nel Novembre del 1887 si perdè, nel golfo di Guascogna, il *San Marco:* fu vittima tutto l'equipaggio composto di 32 genovesi. A Las Palmas il dì 13 Settembre dello stesso anno affondò, per cozzo col « *France* », il « *Sud-America* ». Perdita totale del vapore e, quel che più, 51 morti tra passeggieri ed equipaggio.

Il dì 11 Settembre di quest'anno (1891), presso l'isolotto Gaidoro, il « *Thessalia* » inglese, investì e affondò il « *Taormina* » della N. G. I.: 43 morti de' passeggieri, 18 dell'equipaggio. Il Capitano Ferroni, ritto sul ponte di comando, sfidando la morte, volle colla nave perire.

Il dì 30 Ottobre tremenda burrasca nel Mar Nero inghiottì il piroscafo « Gaetano de Ferrari » (già *San Martino*) con perdita dell'intero equipaggio (oltre 30 genovesi morti).

E nel mattino del 12 Dicembre, all'altezza di Sturla, scoppia la caldaia del « Calabria ». Si affonda. Venti morti fra equipaggio e passeggiesi.

E nelle stesse acque interne del Porto la notte del 16 Dicembre 1886, spirando forte libeccio, nove persone del « *Regina Margherita* » perirono, avendo una rafica fatto capolvolgere il lor battello.

E altri due morti si ebbero nello investimento tra il « *Matteo Bruzzo* » e il « *Salvador* », avvenuto sulle coste di Porto Maurizio il dì 3 Settembre 1888: ed altri tre il 15 Dicembre 1889, all' altezza di Voltri, ove il piroscafo « *Brazil* », cozzando, affondava il Brigantin Ellenico « *Elefterios* ».

Le persone di mare furono sempre, per generosi sensi e per carità cittadina, esemplari. Onde potè nel Porto, dal 1884 ad oggi, metter radici, sorgere e prosperare un' istituzione nuova a Genova e all' Italia.

Il motto del pio fondatore è semplice: *il mare purifica!* E questo egregio uomo, di nobili propositi, di tenace volontà, apostolo e redentore, ha nome illustre, caro agli educatori: Garaventa; e alla gloria de' maggiori e' sa aggiungere lustro e fama di nuova beneficenza.

Il Professor Nicolò Garaventa raccolse dal fango una trentina di piccoli delinquenti, tali resi dai tristi esempi de' genitori e dai corrotti costumi della Città Superba. Ei li alberga sur una vecchia nave: li educa

alla dura vita del mare. Istruisce le inferme menti, coltiva al bene il cuore che già assaggiò il male, e l'intelletto eleva all'amore e al bello anco coll'armonia de' suoni musicali.

E li licenzia dalla vecchia nave buoni marinai mercantili, docili operai d'officine, arditi soldati nella marina regia. Ed altri piccoli delinquenti subentrano a' licenziati.

E' istituzione che sorge appena, ma grande. La sarà in difetto di qualche mezzo che corrisponda al fine, perchè il Garaventa non è ricco: ed è quì il maggior suo pregio e il sacrificio di lui più magnanimo. Ma è istituzione che ha tutto il profumo della sua insegna: *il mare purifica!*

X.

POLIZIA DEL PORTO

Il facchinaggio e gli scioperi — Statistica dolorosa — (Gli infortunii sul lavoro) — La delinquenza nel Porto — Doppio assassinio — Arresto di due Briganti — Conflitti diplomatici — Divieto di sbarco ai vagabondi e ai profughi ebrei.

Intesa sempre la polizia per armonia dell' ordine e della sicurezza pubblica nelle maggiori funzioni della vita sociale, merita posto d' onore.

Nel Porto non valse a ristabilir completamente la libertà del lavoro il processo de' *Forti,* che de' forti i quali abusan del loro potere individuale, tiranneggiando i deboli, ce ne ha sempre. E nel Porto v' è categoria speciale di cotali privilegiati dalla cieca natura, detti confidenti, i quali coll' armeggio della mente e del corpo, che e' paiono tanti atleti, sanno favorire il capitale ingraziandosi i negozianti, e sfruttare il lavoro sottomettendosi i facchini. Onde due gravi mali: i frequenti scioperi della massa de' deboli, e le loro associazioni con a capo pochi furbi che, ingannando, sanno farsi lor stato. E negli scioperi l' autorità coll' intento

di combattere gli ultimi, che sanno con accortezza mascherarsi a nemici del Governo, offende i primi, i poveri lavoratori illusi : e la repressione che i disordini aumenta.

A tali carie che inciprignivano il facchinaggio nel primo porto d' Italia due rimedii applicammo: denudare ad aperto viso le frodi degli sfruttatori acciocchè dalla stessa pubblicità di loro azioni avessero remora e governo: ampia incondizionata libertà di scioperare.

E scioperi di facchini avvennero nel maggio e luglio del 1881: in gennaio, luglio, settembre e dicembre del 1882. Nel 1883 poi, dal 15 al 26 maggio fu sciopero generale di tutti i lavoranti del Porto, e nel novembre, e, per quasi un mese, sciopero generale di tutti gli equipaggi delle navi, onde cessazione completa d' ogni traffico nel Porto.

Così gravi collisioni fra capitale e lavoro, a memoria d' uomo, non eransi mai verificate. Senonchè gli scioperi, prima dell' 80, terminavano con grande numero d' arrestati, onde rumori in piazza, e perfino talora il trar de' moschetti degli armati accorsi, e poi grandi condanne. Per gli scioperi dell' ultimo decennio, che furon i più vasti, non arresti, non repressione.

E le mercedi aumentarono senza sacrifizi del Capitale, e gli operai del Porto, aperti gli occhi, e lor fatti aprire, convertirono lor conventicole politiche in sorgenti società cooperative. E gli scioperi, avuto il loro naturale sfogo, cessaron col 1883. Quello lieve del 1887 non fu sciopero de' lavoranti, ma de' negozianti

medesimi per protestare contro l' insufficienza del servizio ferroviario.

Nel Porto, fra i facchini, e gli altri operai manuali che ivi han sussistenza, (tre mila circa lavoranti al dì) è benessere e prosperità, chè elevate son le mercedi, pingui i guadagni.

Tale felice stato è solo funestato dalle disgrazie sul lavoro.

Negli ultimi otto anni vi furono 61 morti; 143 operai sccrpati di qualche membro: 92 che soffriron lesioni guaribili oltre il mese: 603 che ebbero mali minori.

Di queste 899 disgrazie, 339 ebber cagione da cadute accidentali: 134 da rotture di alberi delle navi, ponti e simili; e 426 da cozzo di navi, macchine, carri, natanti, colli di merci e simili.

La delinquenza nel Porto di Genova è inferiore a quella de' principali porti stranieri, minima se la si confronta col malfare della Città, e se si tien calcolo del numero grande de' pregiudicati, e de' rifiuti d'altri paesi che qui convengono cercando lavoro, o per sfuggire, fra le migliaia d' onesti operai, i rigori delle polizie.

Negli ultimi tre anni avvennero 190 furti che portarono un danno agli averi di L. 20,140.70 per opera di 204 ladri, de' quali 121 vennero scoperti e catturati, sequestrando loro per L. 11,598.20 del mal tolto; onde il danno effettivo alle proprietà si ridusse a sole L. 8,542.50.

Di uccisioni nell' ultimo decennio ne avvennero quattro.

Il dì 13 Febbraio di quest' anno (1891), a bordo del « Linda », i marinai calabresi Clemente Malerba e Gerolamo Quaglia, cognati, per ira bestiale (in causa d' un lume nelle cuccette che l' uno voleva spento, l' altro accendeva) diedero di piglio ai coltelli, menarono di furiosi colpi, e in un *fiat* giacquero cadaveri entrambi.

Nel mattino del 7 Luglio 1888 pattugliando le guardie nelle acque del Passonuovo ivi avean trovato un battello tutto di sangue inzuppato, E' vedeasi che una tragedia era stata; ma per abboccare a' colpevoli venne alle gazzette fatto credere, e propalarono esse, che era sangue d' uno sventrato agnello rubato a bordo d'una nave. Otto dì dopo le onde sorreggevano due cadaveri di uomini di mezza età, dagli abiti signorili, squarciati da pugnale assassino in più parti. Al corpo loro era stato, con fune a nodo scorsoio, grossa pietra assicurata, acciocchè il fondo del mare nascondesse per sempre ai viventi il misfatto.

Ma ne' calcoli perversi degli assassini era sfuggita la legge di Archimede, poichè quelle membra dal mare gonfiate presero sì grosso volume che poterono, malgrado il peso, sulle acque levarsi e, mostrando le ampie ferite, giustizia invocare. E giustizia venne e severa. Perchè i colpevoli, mentre intorno ad essi ognuno spaurito taceva, per meglio aver impunità con fogli anonimi accusarono innocenti, manifestando se stessi.

Era stata lunga oscena storia di biechi amori e di furti. I due uccisi, l'uno già Brigadiere dei Carabinieri Reali, ebbero delittuose relazioni con due più tristi, Antonio Boasi, che avea bellissima e giovanissima sposa, e Bartolomeo Fossati. Dopo molte ribalderie, uniti, saccheggiarono di notte un negozio d'orefice togliendo per 20,000 lire di gioielli. E il Boasi e il Fossati cupidi di godere da soli il ricco bottino, i due soci trassero con inganni in barca e ne fecero strage.

Il Fossati macerato dai rimorsi nel carcere gridava che i fantasmi de' due uccisi straziavanlo a morte, e spirò in agonia atrocissima. Il Boasi il dì 5 Dicembre 1889 era condannato nel capo; e fu l'ultima ferale sentenza pronunciata a Genova e in Italia.

E fu questo il più grave misfatto che mai avvenisse nel Porto.

Il dì 5 Giugno 1882 mise àncora in Porto il piroscafo « Assyrien ». A bordo trovavansi, con falsi passaporti e nomi infinti, i briganti Cosimo Giordano e Libero Albanese: quello già capitano borbonico di gendarmeria, questi suo luogotenente. Eran stati il terrore del Beneventano, ove presa in una imboscata, con le loro bande tristamente famose, una mezza compagnia di linea del General Medici la fu miseramente scerpata al fuoco e al ferro assassino. E per loro ribalderie di saccheggi, incendii ed uccisioni eran colpiti da parecchie sentenze capitali di varii Tribunali. Come arrestarli? Il piroscafo, postale francese, godeva di immu-

nità, onde si sarebbe ripetuto il caso dell'*Aunis* del 1863 (per l'arresto dei briganti La Gala) e per il quale ne vennero umiliazioni all' autorità italiana.

Senonchè una barchetta di *cadrai*, (ostieri ambulanti nel Porto) la si recò alla scala reale dell' « Assyrien » : e vendea fiaschi di buon chianti a solo una lira, che era peccato non ne fare acquisto. E cogli altri discese anch' esso a comperare il negoziante di frutta secca Gennaro Piergentili, chè tale lo indicava il passaporto. Messo ei piede su la barchetta, abbandonata la scala del vapore, con robuste braccia venne trattenuto e stretto in ferri, ch' egli era il brigante Giordano e i finti ostieri guardie.

Le quali di poi, a Livorno, trassero anco in arresto l' Albanese.

Per i fatti del Porto negli ultimi dieci anni non ebbe la Diplomazia, come per lo passato, di grande lavoro. Avvenne solo, il dì 15 Giugno 1887, semplice incidente a bordo del *Sirio* della N. G. I. tra il Rappresentante del Consolato Generale d'Austria-Ungheria e il Direttore della medesima N. G. I: quello pretendendo far atto di autorità sulla nave italiana, questi, sorretto dall' Ispettore di P. S. del Porto, opponendosi. E il dì 24 Maggio 1889 sul piroscafo Naz. « Carlo Raggio » altro incidente fra S. E. il Ministro Plenipotenziario del Portogallo e lo stesso Ispettore del Porto a proposito di un giovane levita italiano al servizio di S. E. Entrambi cotali conflitti senza conse-

guenza veruna. Però rendesi manifesta la convenienza di quel codice del diritto internazionale da crearsi, che il compianto P. S. Mancini ventilò in Congressi, ma non ebbe finora alcun inizio dalla Diplomazia.

Nella notte del 7 Giugno 1890 il Bersagliere di sentinella alla Torre de' Greci al Molovecchio per isbaglio fulminava d'una fucilata a mitraglia il marinaio scozzese Henry Canvron. Il quale poveretto ritornava alla propria nave *Trewavas* colà ancorata, e nella oscurità, e non sapendo parola d'italiano, nè vide l'Armato, nè il *chi va là* potè comprendere coll'obbligo di stare da lui quei tanti metri discosto che il regolamento prescrive.

E il Governo italiano prevenne, tacitando, la Diplomazia Britannica, con lieve pena al Bersagliere, vittima del dovere e dell'oscurità nel Porto, e con assegno di pensione alla vedova del povero ucciso.

Era Genova ben sovente tribolata da comitive di vagabondi arabi e egiziani, che, quali tribù nomadi, facendo lo zingaro o il saltimbanco con orsi e altre fiere, dai luoghi di Terrasanta sbarcavano nel Porto e quindi riversavansi nei paeselli delle riviere, commettendo piccole ruberie in campagna o questuando, e risse e disordini e talor uccisioni. La Polizia del Porto applicando vecchie ordinanze governative già ite nel dimenticatoio burocratico, da più anni provvide a liberare la nostra civiltà da quell'avanzo di barbarie, respingendo all'estero quegli sciagurati. Così fece per

un' orda vagabonda di ebrei, senza professione nè arte, il dì 24 Luglio 1891, che cacciati da Corfù e dalla Russia, ove fossero sbarcati nel Porto avrebbon di certo disordinato in Città; onde fu per noi e per quelli miglior partito che e' portassero lor tende nell' America lontana.

XI.

I BISOGNI DEL PORTO

Il futuro ingrandimento — Dee essere elevato a stabilimento nazionale — Doveri del Governo e dei Privati — Ammaestri la Storia.

Ad opere ultimate, sia pure aumento progressivo nel commercio, il Porto, per più di mezzo secolo ancora, non può sentir bisogno d'ingrandirsi. E quando, nel futuro, sorgerà necessità i mezzi sono già da natura indicati, la costruzione d'un nuovo Porto a Sampierdarena. Aperto, sotto San Benigno, un canale comunicante col Passonuovo, Genova avrà, come ora Marsiglia, tre Porti. Il vecchio che, a differenza di quel vecchio di Marsiglia, avrà calma, sicurezza e comodi: il nuovo, l'attuale avamporto e il nuovissimo nel bacino della vicina Città.

Occorreran milioni (massime per l'attuale difettosa costruzione del Molo Occidentale che in gran parte si dovrà riformare), e sarà lotta nella ventura generazione; inferiore peraltro a quella che dovè battagliare e vincere la generazione presente.

Lo sviluppo di Genova operosa e del suo Porto, per quell' avarizia topografica sì bene compensata dalla ridente posizione geografica, non può essere che verso ponente; così, natura reintegrata, le foci del Bisagno e del Polcevera saranno i confini della Superba.

« Ivi (a Sampierdarena) facile il costruire la diga « foranea e il prolungarla fin dove il bisogno lo ri- » chiederà: ivi una spiaggia estesa e pianeggiante op- « portunissima per costruire larghe calate e prolungarle; » facilissimo lo sviluppo degli impianti ferroviarii, e » immediato e diretto l' avviamento dei treni al loro » destino; comode le strade carreggiabili; importanti » opifici e vaste aree per le industrie navali ». Così nell' 89 scriveva una Commissione di illustri cittadini (Genala, Boito, Carducci, Carutti, Ceppi, Cognetti, Monzilli).

Ma occorre fin d' ora i maggiorenti e il Governo indurre a considerare il Porto di Genova, per la sua presente e futura grandezza, sotto duplice aspetto: come *stabilimento nazionale* di produzione della ricchezza, e come *organo dello Stato* per mantenere suoi negozii colle Potenze dell' estero.

Ora quando si afferma al Porto di Genova necessitare novità, provvisione speciale, da Roma si risponde: » gli è impossibile, poichè a Genova concesso il bene- » fizio e' si dovrebbe estendere a Napoli, Palermo, » Venezia ecc. »

Si replica: « agitarsi nel Porto di Genova gli interessi economici di tutta Italia, occorrere mezzi supe-

riori alle sole forze genovesi » : e da Roma: « il Porto è in Genova, provvegga desso il Municipio ».

Allora si grida: « nel Porto di Genova stazionano » tutte le bandiere degli stati civili del mondo: e' oc- » corre favorirle per esser favoriti, sorreggerle per » essere sorretti, e ricavarne pro' per la bandiera ita- » liana ». E da Roma: « baje! e' si tratta d'interessi » mercantili, privati, il governo n'è estraneo ».

Non così, a beati suoi tempi, la Genovese repubblica, che era socia nelle imprese marinaresche mercantili coi privati: nè conosceva la speciosa distinzione, oggidì deleteria, tra la nave guerriera e la mercantile.

E neanco così oprava il governo sabaudo; chè se si confrontassero le spese fatte per il Porto di Genova dal gabinetto di Torino, colle poche entrate, e quelle che fa ora il gabinetto di Roma, colle sue laute riscossioni, e' ci sarebbe da dir molto.

E degli ordinamenti della marineria? Tutto oggi si concede a quella da guerra, niente alla mercantile. L'esempio d'Inghilterra, sì potente della sola privata iniziativa, non regge; perchè Britannia già acquistò predominio nel mondo, ed ove è un suo trabaccolo mercantile v'ha rispetto come per una nostra corazzata.

Si proclama che la marineria mercantile è l'ausiliaria di quella da guerra; e sia, sebbene nella proposizione v'ha regresso di civiltà, anzi barbarie, poiché nella Storia è quella da guerra che fu l'ausiliaria de' commerci.

Ma sia pure la mercantile discesa, anco come sem-

plice ausiliaria della guerresca, ha essa onori, potere, appoggi? O, quando si tratta di casi pratici, non fa forse comodo proclamarla rappresentante, non della nazione, ma delle private speculazioni, degli interessi particolari de' mercatori, de' quali, il Governo, altezzoso, si dichiara altamente estraneo?

Le nazioni straniere operano proprio così? Il dicano le nostre alleate Germania e Austria, le quali creano Lloyd potentissimi, assimilandone le navi a quelle da guerra.

E fu l'Italia (Genova e Venezia) la creatrice de' Consolati all'estero; ma l'antica nostra istituzione, ora sì ben sfruttata dalle altre nazioni, ne pare quasi, per Italia, un semplice vanto di storica erudizione.

Eppure a Roma havvi un Consiglio Superiore della Marina Mercantile: un Consiglio Superiore del Commercio; uno dell'Industria; un Contenzioso Diplomatico e Consolare. Se non che lontani dal Porto di Genova, ignari molti del tecnicismo degli affari, i valent'uomini sono sopraffatti dall'indifferentismo della burocrazia, onde si spezza ogni individuale iniziativa, la buona volontà degli stessi Ministri!

Rimedio efficace, proponesi, il decentramento amministrativo, sulla qual buona via s'è messo l'attuale Gabinetto. E sarà, ove, per toglier noie e fastidi a Roma, non si accentrino i mali nelle provincie, in cui più fiera è la battaglia degli interessi di parte; onde occorrerà pur sempre che i più solenni negozii sian trattati nelle più spirabili aere del Governo Centrale.

Più che decentramento occorrebbe autonomia ne' funzionari pubblici, dignità e colla indipendenza dell' animo il coraggio di compiere il proprio dovere sino all' asprezza, e la personale responsabilità de' loro atti.

E per il Porto di Genova abbisognano altri ordinamenti. Di provvisioni tecniche ad opere compiute (1895) poco si sentirà difetto. Fatte le migliorie già progettate con saviezza encomiabile dal Genio marittimo (1), le calate e le stazioni del Porto a luce elettrica illuminate, innalzati i magazzini Timosci, non vi sarà ragion di lagno per oltre mezzo secolo. Ma degli ordinamenti amministrativi?

Se in essi è il potere, come crediamo, del maggior bene, ne sien leciti i voti:

1.° Alla Camera di Commercio si dia più amministrazione nel Porto, con severi riscontri;

2.° L' amministrazione Ferroviaria si renda sottomessa al governo per i servigi portuari. Tariffe minori per quei trasporti che han carattere di transito internazionale. Migliorie nell' esecuzione: p. e. applicando *cabestans* per la manovra de' carrozzoni, chè ora è l' opera primitiva delle braccia umane, o quella de' cavalli;

3.° La Capitaneria del Porto dipenda meno dalla marineria da guerra, più dal Commercio: la Dogana

(1) Veggasi « *Il Porto di Genova* » splendida pubblicazione del Corpo Reale del Genio Civile (Ufficio dei lavori marittimi della Provincia di Genova). Opera dell' Ing. Comm. Pietro Giaccone. — Imola, Tip. d' Ignazio Galeati, 1892.

sia meno fiscale ne' piccoli traffici, più oculata ne' grandi;

4.° La navigazione guardi con occhio meno cupido le antiche vie del Levante, e meglio curi quelle dell' America latina, ove soltanto v' è speranza per la nostra bandiera di preponderanza avvenire;

5.° Il Governo tolga ogni genere di sovvenzioni alle industrie navali, chè l' arte di costruir navi è omai dell' Inghilterra, onde in Italia non si creano che fittizii bisogni e spostati in danno dell' agricoltura; e quelle sovvenzioni, e più aggiungendo, converta in premi alle linee di navigazione che meglio elevino il Porto di Genova ad emporio del commercio internazionale di transito;

6.° Tolga il Governo, per quanto possibile, le servitù militari del nostro Porto, che opprimono. Supreme necessità di natura lo indicano commerciale. A renderlo inadatto a funzionare da porto militare mille circostanze concorrono; mentre a proclamarlo *libero* per il solo traffico internazionale (come già fatto avea la genovese repubblica) mille altre più favorevoli circostanze consigliano. Superflui, nè savio avviso ora, addurre argomenti. Basti quello a tutti noto del grande deposito de' petrolii nel Porto, di pericolo sommo alle difese come alle offese. Onde assurde le esigenze della tecnica burocrazia militare, non meno di quella amministrativa funesta;

7.° Sopratutto in Genova risieda un rappresentante del Governo Centrale, che sia il capo di tutti i ser-

vizi portuari, a cui possan ricorrere i cittadini, ed abbia autorità di far ragione immediata secondo equità.

Ora che il Porto di Genova superò le più grandi difficoltà finanziarie, occorre sapienza civile per migliorarlo nell' amministrazione. Ammaestri la Storia della sua antica grandezza.

Primo Porto dell'Italia risorta a nuova vita politica ed economica, esso non è stabilimento Municipale, ma italiano. Il suo mal governo, e con esso decadenza, non avvantaggerebbe di certo gli altri Porti d' Italia. E sarebbe delitto di lesa Patria.

XII.

IL PORTO DI GENOVA

CONFRONTATO

COGLI ALTRI PRINCIPALI D'ITALIA E DELL'ESTERO

Movimento della navigazione e del commercio ne' principali Porti d' Italia — Flotta mercantile italiana — Movimento dei passeggieri di lunghi viaggi — Dazii doganali — Movimento della navigazione ne' principali Porti esteri rivali. = Flotta estera.

Si va ripetendo, ed insegnando nelle scuole, Genova essere il primo Porto del Mediterraneo. Ed è verità ove e' s' intenda parlar di geografia, perchè è natura che volle la Superba Città Regina di questo mare.

Peraltro se non di natural bellezza e felice positura, ma di importanza economica e mercantili negozii e' si parlasse, converrebbe confessare, e sia pur offesa al nostro orgoglio, che il Porto di Genova sul Mediterraneo è vinto da forze straniere.

La preponderanza che Genova ha in Italia non ci è gloria, ma prova della nostra debolezza marittima. E vera gloria sarebbe per noi ove il Porto di Genova,

reintegrata natura, si elevasse primo sugli altri del Mediterraneo.

A tanta grandezza della Patria può desso aspirare?

La risposta è negli anni avvenire.

Per ora ammaestrino le sue condizioni, in confronto de' minori Porti e de' rivali.

E per base di confronto, quantunque il movimento della navigazione in Italia nel 1890 sia stato superiore alla media dell'ultimo decennio, ciò non di meno prenderemo precisamente il '90, siccome quello che forma meno ancora della media del movimento commerciale italiano (scopo dello studio) dello stesso decennio.

Nel 1890 entrarono e partirono dal Regno 242,452 navi, stazzanti 44.761,177 tonnellate, sbarcando e imbarcando tonnellate di merci 14.706,578,

La bandiera italiana prese parte con 222,376 navi, stazzanti 29.136,110 tonnellate, sbarcando e imbarcando tonnellate di merci 7.111,865 (1).

In questo movimento della navigazione Genova concorse con 14,501 navi, stazzanti tonn. 6.720,330: qui sbarcando ed imbarcando tonnellate di merci 4,200,423.

(1) Nel movimento generale della navigazione in Italia dopo la bandiera italiana vien subito per importanza di traffici la Inglese, quindi la Germanica, Ellenica, Austriaca, Francese ecc.

La bandiera italiana, nel' 90, rappresentò il 91,71 p. 100 del totale riguardo al numero de' bastimenti: il 65,09 nel tonnellaggio di stazza: il 48,36 nella quantità di merci trasportate. Nell'89 le percentuali corrispondenti erano state 91,80; 63,70; 47,20.

Ecco ora il movimento de' più importanti altri Porti italiani:

PORTI	NUMERO NAVI	TONNELLATE DI MERCI SBARCATE ED IMBARCATE
NAPOLI . . .	7423	873059
VENEZIA . .	5990	1137136
LIVORNO . .	8255	736646
PALERMO . .	6688	543050
MESSINA . .	9560	490270
ANCONA . .	2120	274143
CATANIA . .	6052	343006

L' Italia possiede 6,442 navi a vela, stazzanti 634,149 tonnellate. E di queste navi Genova ne ha 673 stazzanti tonnellate 257,241: Castellammare di Stabia 386 per tonnellate 80,432; Napoli ne possiede 838, ma di sole 60,949 tonnellate di stazza: Spezia 435 per tonnellate 43,683: Venezia 900, stazzanti tonnellate 28,769, Livorno 418 per tonnellate 25,826.

La marineria italiana a vapore conta 290 piroscafi, stazzanti 186,567 tonnellate.

Genova ne possiede 116 per 106,310 tonnellate di stazza.

Dopo Genova vengono:

Palermo	con	piroscafi	71	tonnellate	53,221
Venezia	»	»	21	»	7826
Napoli	»	»	17	»	1575
Bari	»	»	13	»	8476
Livorno	»	»	12	»	2250
Messina	»	»	9	»	1823

De' galleggianti nei porti italiani se ne contano 16,565 e Genova figura nella statistica per 2,605.

Vengon dopo:

Napoli	con	galleggianti	1485
Livorno	»	»	1440
Palermo	»	»	719
Venezia	»	»	596

Nei porti d'Italia si contano 113 vaporini rimorchiatori. E Genova ne possiede, essa sola, 48.

La media annuale dei passeggieri imbarcati e sbarcati di lunga navigazione, nell'ultimo quinquennio, fu:

A	Genova	passeggieri	160,000
»	Napoli	»	45,000
»	Palermo	»	4,000

Non possediamo esatta statistica del valore delle merci sbarcate e imbarcate nei varii Porti italiani. Peraltro, per l'anno 1890, (media dell'ultimo decennio) sappiamo che tale valore fu nel *commercio speciale italiano* (importazione ed esportazione) di 2,338 mi-

lioni di lire. E in Genova tale movimento commerciale del 1890 salì a circa 491 milioni. Così Genova diede più della quinta parte del commercio italiano.

I dazi d'importazione, esportazione, diritti marittimi ed altri proventi doganali, diedero all' Erario Nazionale nell' esercizio finanziario 1889-90 (media quasi dell' ultimo quinquennio) 250,994,698 lire.

Ed a tale incasso i Porti principali così concorsero:

Genova . . .	per Lire	93.621,287
Napoli . . .	»	25.662,364
Ancona . . .	»	24.890,727
Venezia . . .	»	16.669,796
Livorno . . .	»	16.047,426
Palermo . . .	»	5.114,824
Messina . . .	»	4.422,303
Catania . . .	»	3.752.402

E ne' diritti marittimi, per veder l'importanza della navigazione, diedero:

Genova	Lire	2.574,175
Napoli	»	569,888
Venezia	»	432,802
Livorno	»	321,100:

e gli altri assai meno (1).

Che Genova, favorita da natura perchè sbocco primo del Mediterraneo, soverchi, e di molto, gli altri porti italiani non è meraviglia. È piuttosto da ricercarsi in

(1) In Italia, durante l' esercizio finanziario 89-90, la sola tassa d' ancoraggio fruttò L, 4,719,000 pagate dai piroscafi, più L. 443,000 pagate dai velieri: e così oltre 5 milioni.

qual proporzione stia agli stranieri, ai rivali segnatamente.

Dalle statistiche ufficiali ecco il tonnellaggio commerciale arrivato negli anni 1889-90 ne' seguenti Porti:

	1889 migliaia di T	1890 migliaia di T
Amburgo	4800	5225
Marsiglia	4700	4900
Anversa	4025	4525
Genova	3225	3400
Rotterdam	2925	3025
Barcellona	2325	2150
Hâvre	2200	2125
Bordeaux	1975	1250
Napoli	1675	1680
Trieste	1450	1475
Amsterdam	1425	1500
Dunkerque	1425	1475
Palermo	1075	1225
Venezia	925	975

Gli è quindi evidente che Genova deve ancora lottare, e di molto, prima di acquistare quel posto che la tradizione e la natura stessa le assegnerebbero nella marineria europea.

Quali attualmente le sue forze principali? Due potenti Società: la *N. G. I.* e *La Veloce.*

Sononchè, a toglierci illusioni, ecco il quadro delle nostre flotte principali, confrontate colle flotte rivali:

SOCIETÀ	SEDE	Numero dei piroscafi	T. netto	T. lordo	Forza di cavalli nominali	Forza di cavalli indicati	ANNOTAZIONI
N. G. I.	Roma	106	102752	»	37623	»	
La Veloce	Genova	12	22972	»	10977	»	
Lloyd Austro-Ungarico	Trieste	73	79398	»	21350	»	
Messaggeries Maritimes	Parigi	62	»	196042	»	145990	Due altri in costruzione
C. G. Transatlantique	id.	68	»	175164	»	175600	
Chargeurs réunis	id.	28	47445	»	»	32410	Due altri in costruzione
Norddeutscher Lloyd	Brema	76	»	185558	»	171956	Tre altri in costruzione
Hamburg-Amerikanischen	Amburgo	40	82233	»	»	95630	Altri due »

È follia sperare che le nostre sole forze possan vincere, nella concorrenza de' traffici, le straniere rivali.

Nè Genova si lusinghi di ripigliare il perduto, e per sempre, posto nelle costruzioni navali.

L'Italia cessò dal 1876 d'aver importanza di cantieri: nel qual anno aveva varati 312 navi, stazzanti 70,000 tonnellate, pel valore di venti milioni. Discese sempre: e nel 1890, che fu felicissimo anno, varò 357 navi, di 26,000 tonnellate, e pel valore di circa otto milioni. E i cantieri Genovesi ebbero grandissima parte, poichè ne vararono 30, di 9,000 tonnellate, e pel valore di tre milioni e 300,000 lire.

Ma fra i 357 vari non si contano che tre piroscafi pel valore di 218,000 lire. E de' 290 piroscafi che la nostra marineria possiede solo 74 furon costrutti in Italia, stazzanti 10.469 tonnellate.

Inghilterra omai non cede, nè può, il suo vanto di costruzioni. Nel 1858 aveva dato al mare 236,000 tonnellate di navi: nel 1865 salirono a 444 mila: e nel 1890 varò per tonnellate 809,000.

Ed anco nelle costruzioni più umili, di piccoli velieri, si pensi che l'Italia che aveva nel 1873 una flotta di 10,712 vele, la ridusse nel '90 a 6,442.

Nè sono i traffici della bandiera italiana nel mar Rosso che ponno alimentare, da soli, il Porto di Genova. Nel 1890 per il passaggio del Canale di Suez le navi inglesi pagarono 51 milioni e mezzo di lire: le tedesche 4 milioni e mezzo: tre milioni e mezzo

le francesi: le olandesi due milioni e mezzo: le italiane un milione e mezzo, e, di poco, ci rimasero dopo le austriache che pagarono un milione e 137 mila lire (1).

Nella lotta è certo che la marineria italiana non può aver forze superiori al suo naviglio. Il quale se nella vela supera quello francese, è superato dal germanico, svedese e norvegino ed inglese. Nel vapore poi, che è l'anima dell'attual commercio, la sua inferiorità è troppo evidente. La marineria a vapore di Francia supera di quasi tre volte la italiana, la quale è inoltre superata di oltre la metà dal vapore di Svezia e Norvegia: di quasi quattro volte dal germanico: di oltre un terzo dallo spagnuolo: e coll'inglese poi non v'ha paragone, chè quello su tutte le marinerie mercantili, come aquila, vola.

E la Russia, e l'Olanda e la Danimarca, per poco

(1) Nel 1890 passarono il Canale di Suez 3389 navi, comprese quelle da guerra, pagando per tasse L. 67,011,130 (L. 11 per tonnellata e L. 5,50 per passeggiero). Così ripartite le principali bandiere:

Inglesi	navi	2523	paganti	L.	51,410,972
Germanici . . .	»	275	»	»	4,747,372
Francesi	»	170	»	»	3,798,375
Olandesi	»	144	»	»	2,432,071
Italiani	»	87	»	»	1,447,489
Austro-Ungarici	»	55	»	»	1,137,088
Spagnuoli . . .	»	32	»	»	695,152
Norvegesi . . .	»	41	»	»	542,562

che faccian di sforzi, ci possono quasi raggiungere nel tonnellaggio de' piroscafi (1).

E però la grandezza del Porto di Genova attende sua mercè non dalla sola bandiera italiana, ma più dai traffici internazionali di transito segnatamente; e dalle relazioni dell'Italia coll'America latina. La quale è altresì (e non v' ha obiezione che regga) unica via serbata dalla provvidenza al maggior sviluppo della nostra bandiera.

Senonchè il Porto di Genova, degli italiani unico emulo degli stranieri rivali, a grandi necessità di sacrifizii è pressato. Qui è lo sforzo del genio mercan-

(1) Ecco la Statistica del *Bureaus Veritas* (1891) delle flotte a vapore, compresi i soli piroscafi di oltre 100 tonnellate.

Inghilterra . . .	piroscafi	5312	tonnellate	nette	5.106,581
Germania . . .	»	689	»	»	656,182
Francia	»	471	»	»	484,990
Stati Uniti . . .	»	456	»	»	417,138
Svezia e Norvegia	»	775	»	»	303.031
Spagna	»	350	»	»	273,819
Italia	»	200	»	»	185,796
Olanda	»	164	»	»	149,355
Russia	»	230	»	»	115,472
Danimarca . . .	»	197	»	»	103,578
Austria	»	111	»	»	96,503
Giappone . . .	»	147	»	»	76.412
Belgio	»	55	»	»	71,658
Grecia	»	68	»	»	44,424
Portogallo. . .	»	41	»	»	29,564

tile italiano in battaglia con nemici leali e cortesi, ma possenti. È guerra economica, e in essa è l'onore, non di Genova sola, ma d'un popolo di 30 milioni d'abitatori.

Il trionfo della nostra marineria dell'età di mezzo è ora leggenda per secoli di colpe e d'ignavia. Un William Petty scrivendo della marina mercantile nell'ultimo trentennio del XVII secolo all'Olanda assegnava naviglio di 900 mila tonnellate, di 500 mila all'Inghilterra, di 250 mila alla Spagna, di altre 250 mila alle Città Anseatiche e Scandinave, di 100 mila alla Francia: nulla all'Italia. Eravamo sì al basso da non essere curati.

Ora l'Italia nel mondo tocca il settimo posto nella marina a vapore: nella vela il quinto. È gloria? No; perchè se gli italiani perdettero, colla virtù, il primato medioevale, natura tal quale rimane: immensa marina nella postura più felice d'Europa. Onde i supremi bisogni del nostro popolo ben altro reclamano.

Adesso che gli italiani fecero grande la Patria, e forte d'unità politica, i genovesi riacquisteranno il loro perduto onor del mare?

È speranza, e in essa il conforto: ma dolorosa è la presente istoria.

L'elargizione del genovese patrizio trovò il Porto sì meschino e inferiore agli stranieri, che di tutto abbisognava.

Passarono tre lustri di studii e di lavoro, e col sacrifizio di 70 milioni di lire, abbiam ora un naviglio

annuo nel Porto di 14500 navi, che stazza sei milioni e mezzo di tonnellate, e che qui sbarca e imbarca 4 milioni e 200 mila tonnellate di merci, impinguando il governativo erario di 83 milioni e mezzo di lire.

Ma ne' primarii Porti stranieri per vicinanza di luogo e per concorrenti interessi rivali, è il doppio o quasi di traffico, così Marsiglia, Anversa, Amburgo. Ed anco i secondarii di Rotterdam, Barcellona e Hâvre quasi ci raggiungono.

De' porti inglesi maggiori non parlo: Newcastle, Liverpool, Glascow ci passano di molto.

E la grandezza di Londra? Vede da sola annualmente 80 mila navi, e 20 milioni di tonnellate di merci, che dànno a quella dogana 300 milioni di lire. I Londinesi commercianti, nella loro città, conchiudono annualmente tanti negozi per 500 milioni di lire. A Genova invece il commercio, che è di solo transito, è in mano di semplici commissionari ed è povertà di negozianti veri e di traffici nostrali.

E se nell' Inghilterra è strapotente supremazia, negli altri Porti maggiori delle nazioni marittime d' Europa, eccetto Spagna (1), è preponderanza su Genova.

Il perchè di tale inferiorità è nell' infelicissimo nostro passato politico, verissimo. Ma il presente non dà argomenti a querele?

Escluso il regime politico (il quale, disposando per suo prestigio l' opinione pubblica, fornica colla clava

(1) Barcellona dà un terzo meno circa del traffico genovese.

della forza) nel regime amministrativo quale iniziativa è in noi di grandi riforme? Nelle novità reclamate dai tempi più che imitazione è copiatura di leggi e regolamenti stranieri, oppugnanti, e repugnanti spesso, al genio italiano.

E la stessa opinione pubblica è dessa negli ordini amministrativi sorretta da vasta coltura tecnica e pratica di negozii, o non piuttosto forviata dalle gazzette politicanti?

Come procedono dessi in Italia i servizii pubblici di ferrovia e di dogana? (1).

Quale protezione è data alla nostra marineria mercantile? (2).

E agli arditi novatori, che l'ingegno prestante e i capitali copiosi affidano nelle imprese de' traffici inter-

(1) I treni di merci in Inghilterra percorrono dalle 30 alle 35 miglia all'ora, e più se di mercanzie deperibili: e pronta è la consegna; al più un'ora dopo l'arrivo. Merce venduta nel pomeriggio a Londra è alle 7,25 del dì seguente a Bradfort (360 Km.). In Italia e' ci vorrebbe forse una settimana. Un piroscafo carico di merci deperibili (agrumi ecc.) che arrivasse a Genova alle 4 ant. dovrebbe attendere per lo scarico l'orario doganale, alle 8. Nè basta, a inciampare, la governativa dogana: ogni municipio in Italia ha la sua propria col dazio di introduzione, abolito da anni parecchi in Inghilterra, Germania, Austria, Belgio, Olanda e Svizzera.

(2) Si spendono in Italia 60 mila lire al mese per ogni nave da guerra nelle campagne di circumnavigazione, che durano anni tre circa per nave. E le navi mercantili aggravate vengono ogni dì più di nuovi balzelli. È poi lotta tremenda per le sovvenzioni, che si vorrebbero ristrette ai soli servigi postali: e l'italiana ma-

nazionali, quali delusioni preparano le nostre imperanti burocrazie?

Date risposte degne. Poi ai genovesi scagliate la prima pietra, se in essi peccato è d' accidia per il loro Porto.

rineria intanto, ne' servizii commerciali, tiene l' ottavo posto nel mondo, tanto è superfluo l' ausilio invocato! Europa vede e ride e provvede di laute sovvenzioni le sue grandi Società del mare. Questo il *monopolio* straniero, da noi cotanto abborrito!

INDICE

LIBRO PRIMO

Il Porto fino alla caduta della Repubblica Genovese.

LIBRO SECONDO

Il Porto dalla caduta della Repubblica alla donazione Galliera.

LIBRO TERZO

Il Porto di Genova presente.

Veduta prospettica del porto nel Secolo XVI.

PIANTA TOPOGRAFICA DELLA CITTÀ DI GENOVA